

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة بابل
كلية القانون

الإختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات

رسالة تقدم بها

الطالب

حيدر حسين علي الكريطي

إلى مجلس كلية القانون - جامعة بابل
وهي جزء من متطلبات نيل درجة الماجستير في القانون العام

إشراف

الأستاذ الدكتور

حسن عودة زعال الغانمي

2008م

1429هـ

**Ministry of Higher Education
And Scientific Research
University of Babylon
College of Law**

**The Criminal Jurisdiction in The Crimes
Which Committed on Board Aircrafts**

A thesis Submitted

By

Haider Hussein Ali Al-Kreate

**To The Council of The College
of Law- University of Babylon**

**In Partial Fulfillment of The Requirements
For The Degree of Master in Public Law**

Supervised By:

Professor Dr:

Hassan Auda Za'al Al-Ghanimi

(ب)

F

﴿ وَمَا أُوتِيتُمْ مِنَ الْعِلْمِ إِلَّا قَلِيلًا ﴾

صدق الله العليّ العظيم

(ج)

الإهداء

إلى بطل الإنسانية الكبير ورمز الحق الشامخ ، الذي
رسم أسمى صور العدالة الإجتماعية والشرعية الدستورية
وسيادة القانون .

سيد الشهداء وأبي الأحرار

[الإمام الحسين]

عليه مني سلام الله أبداً ما بقيت وبقي الليل والنهار

مناراً إلى ضوئه أنتمي

فمذ كنت طفلاً رأيت الحسين

ملاذاً بأسواره أحتمي

ومذ كنت طفلاً وجدت الحسين

الشاعر : عبد الرزاق عبد الواحد



إلى شموع العراق المتلألئة ورياحين العلم الزاكية

أساتذة الجامعات العراقية وطلبتها

الذين طالتهم يد الإرهاب في أوج إبداعهم وعطائهم

المحتويات (هـ)

الصفحة	الموضوع
4 - 1	المقدمة
22 - 5	تمهيد : الطائرة ونظامها القانوني
13 - 5	المطلب الأول : ماهية الطائرة
10 - 5	الفرع الأول : تعريف الطائرة
13 - 10	الفرع الثاني : أنواع الطائرات
22 - 13	المطلب الثاني : النظام القانوني للطائرة
18 - 13	الفرع الأول : تسجيل الطائرة
22 - 18	الفرع الثاني : جنسية الطائرة
65 - 23	الفصل الأول : الإختصاص الجنائي في الأجواء الإقليمية
54 - 25	المبحث الأول : الإختصاص الجنائي للطائرات الخاصة
35 - 25	المطلب الأول : الموقف الفقهي
27 - 26	الفرع الأول : نظرية الإقليمية
29 - 27	الفرع الثاني : نظرية الجنسية
31 - 29	الفرع الثالث : نظرية إختصاص دولة الهبوط
31	الفرع الرابع : نظرية إختصاص دولة الإقلاع
32	الفرع الخامس : النظرية المختلطة
33	الفرع السادس : نظرية القياس
35 - 34	الفرع السابع : تقييم النظريات
45 - 36	المطلب الثاني : الموقف على الصعيد الدولي
39 - 36	الفرع الأول : الموقف في المرحلة السابقة لعقد إتفاقية شيكاغو عام 1944
41 - 39	الفرع الثاني : الموقف في المرحلة اللاحقة لعقد إتفاقية شيكاغو عام

	1944
--	------

(و)

الصفحة	الموضوع
45 - 42	الفرع الثالث : موقف إتفاقية طوكيو لعام 1963
54 - 45	المطلب الثالث : موقف القوانين الوطنية
50 - 46	الفرع الأول : موقف القانون العراقي
54 - 51	الفرع الثاني : مواقف بعض القوانين المقارنة
65 - 55	المبحث الثاني : الإختصاص الجنائي للطائرات العامة
62 - 56	المطلب الأول : الإختصاص الجنائي في حالة التصريح بالطيران
65 - 63	المطلب الثاني : الإختصاص الجنائي في حالة عدم التصريح بالطيران
88 - 66	الفصل الثاني : الإختصاص الجنائي في الأجواء العامة
76 - 67	المبحث الأول : المبدأ العام (الإختصاص الجنائي المانع لدولة جنسية الطائرة)
70 - 67	المطلب الأول : مفهوم المبدأ
72 - 70	المطلب الثاني : مبررات المبدأ
76 - 73	المطلب الثالث : تبني المبدأ على الصعيدين الدولي والوطني
75 - 73	الفرع الأول : تبني المبدأ على الصعيد الدولي
76 - 75	الفرع الثاني : تبني المبدأ على الصعيد الوطني
88 - 77	المبحث الثاني : الجرائم التي لا تخضع للإختصاص الجنائي المانع
86 - 77	المطلب الأول : جريمة القرصنة الجوية
81 - 77	الفرع الأول : التعريف بجريمة القرصنة الجوية
86 - 81	الفرع الثاني : أحكام الإختصاص الجنائي في جريمة القرصنة الجوية
88 - 86	المطلب الثاني : الجرائم الناشئة عن التصادم الجوي
87	الفرع الأول : التعريف بالتصادم الجوي

88 - 87	الفرع الثاني : أحكام الإختصاص الجنائي في الجرائم الناشئة عن التصادم الجوي
---------	---

(ز)

الصفحة	الموضوع
89 - 128	الفصل الثالث : تطبيقات للإختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات
89 - 110	المبحث الأول : الإختصاص الجنائي في جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات
89 - 94	المطلب الأول : التعريف بجريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات
94 - 103	المطلب الثاني : موقف الإتفاقيات الدولية
96 - 94	الفرع الأول : موقف إتفاقية طوكيو لعام 1963
96 - 103	الفرع الثاني : موقف إتفاقية لاهاي لعام 1970
103 - 110	المطلب الثالث : موقف القوانين الوطنية
103 - 107	الفرع الأول : موقف القانون العراقي
107 - 110	الفرع الثاني : مواقف بعض القوانين المقارنة
111 - 128	المبحث الثاني : الإختصاص الجنائي في جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني
111 - 114	المطلب الأول : التعريف بجرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني
114 - 124	المطلب الثاني : موقف اتفاقية مونتريال لعام 1971
114 - 118	الفرع الأول : مبادئ الإختصاص الجنائي طبقاً لاتفاقية مونتريال
118 -	الفرع الثاني : تطبيق إتفاقية مونتريال على حادثة لوكيربي

124	
- 125 128	المطلب الثالث : موقف القوانين الوطنية
- 125 127	الفرع الأول : موقف القانون العراقي
- 127 128	الفرع الثاني : مواقف بعض القوانين المقارنة
- 129 137	الخاتمة
- 138 148	المصادر
- 149 178	الملاحق
- 149 160	الملحق (أ) : إتفاقية الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو بتاريخ 14 / أيلول / 1963
- 161 168	الملحق (ب) : إتفاقية قمع الإستيلاء غير القانوني على الطائرات الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 / كانون الأول / 1970
- 169 177	الملحق (ج) : إتفاقية قمع جرائم الإعتداء على سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال بتاريخ 23 / أيلول / 1971

إقرار المشرف

أشهد بأن إعداد هذه الرسالة الموسومة بـ *[[الاختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات]]* التي تقدم بها الطالب (حيدر حسين علي) قد تم بإشرافي في كلية القانون - جامعة بابل ، وهي جزء من متطلبات نيل درجة الماجستير في القانون .

التوقيع /

الاسم / أ.د. حسن عودة زعال

الغانمي

التاريخ / / 2008م

بناءً على التوصيات المطلوبة أُرشح هذه الرسالة للمناقشة

التوقيع /

الاسم / د. هادي الكعبي
معاون العميد للشؤون العلمية والدراسات

العليا

التاريخ / / 2008م

(د) (شكر وتقدير)

الحمد لله ربنا ورب آبائنا الأولين وأفضل الصلاة والسلام على خير خلق الله أجمعين محمد المصطفى وآله الطيبين الطاهرين وصحبه المنتجبين ، وبعد :

فإن وصولنا إلى مشارف نهاية هذه المسيرة العلمية ما كان ليتم لولا فضل الله علينا وتوفيقه ووافر نعمه التي لا تعد ولا تحصى ، فله الحمد على ما أنعم والثناء بما قدم من عموم نعم إبتدائها وسبوغ آلاء أسداها وتمام منن والاهها ، جم عن الإحصاء عددها ، ونأى عن الجزاء أمدها وتفاوت عن الإدراك أبدها .

وبإكمال هذه الرسالة أتقدم بأزكى معاني التقدير والعرفان والشكر والإمتنان لأستاذي الكبير الدكتور [حسن عودة الغانمي] موئل العلم الواسع ومثال الخلق الكريم ، الذي تفضل مشكوراً بقبول الإشراف على رسالتي ، وكان للتوجيهات التي أبداها والنصائح التي أسداها دوراً أساسياً في تقويم مسار البحث وتذليل صعوباته وقبل هذا وذاك كان لتواضعه الجميل أثر كبير شجعني على مواصلة الدراسة ومتابعة خطوات البحث ، فجزاه الله عن أهل العلم خير جزاء العاملين وأدامه مناراً للمعرفة وحفظه من كل مكروه .

ويدعوني الإعتراف بالجميل أن أهدي باقات الشكر لجميع أساتذة كلية القانون - جامعة بابل لاسيما عميد الكلية الأستاذ الفاضل الدكتور [منصور حاتم محسن] ومعاون العميد للشؤون العلمية الأستاذ الفاضل الدكتور [هادي الكعبي] على رعايتهما المتواصلة للدراسات العليا وحرصهما الدائم على الإرتقاء بالواقع العلمي للكلية .

وأخص بالشكر الجزيل جميع أساتذة القانون العام الأجلاء الدكتور [رافع شبر] والدكتور [محمد علي سالم] والدكتور [إسماعيل صعصاع] والدكتور [علاء العنزي] والدكتورة [إسماء محمد علي] والدكتور [حكمت الدباغ] لمدهم يد العون لي في السنة التحضيرية وفي سنة كتابة البحث .

كما أتوجه بخالص الإمتنان لكل موظفي قسم الدراسات العليا والشؤون العلمية في كلية القانون - جامعة بابل لإسهامهم في إنجاح مهمتنا العلمية وجهودهم المتميزة في تطوير شؤون الدراسات العليا ، وفقهم الله لكل خير ووقاهم من كل سوء .

وأنتقدم بوافر التقدير والشكر والعرفان لجميع زملائي في الدراسات العليا الذين لا أنسى عطاءهم ومساعدتهم لي في كل صغيرة وكبيرة ، سائلاً الباري جل وعلا أن يمدهم بتوفيقه وييسر عليهم متطلبات الدراسة .

أما العاملون في مكتبة كلية القانون - جامعة بغداد ومكتبة المعهد القضائي ومكتبة كلية الحقوق - جامعة النهرين ومكتبة كلية القانون - جامعة بابل فلا يسعني إلا أن أتوجه إليهم بكلمات العرفان والشكر وأدعو لهم بالسلامة والصحة والموفقية لحسن تعاملهم وسعة تعاونهم معي على إمتداد فترة البحث .

ومن لم أذكره في هذه السطور أحتفظ بذكره في القلب والوجدان والشعور .

حيدر حسين

المقدمة

أضحت الطائرة ركيزة أساسية ودعامة مهمة للنقل في العصر الحديث بالإضافة إلى تأديتها جملة مهام أخرى إلى جانب النقل ، وما تبوأته الطائرة من مكانة متميزة في مجال النقل وخاصة في مجال النقل الدولي يعود إلى ما تتمتع به من مزايا السرعة في قطع المسافات والأمان مقارنة بباقي وسائل المواصلات ، إذ أصبح بمقدور الإنسان في عالم اليوم أن يتنقل بين مشارق الأرض ومغاربها بساعات معدودة دون أن يعبأ لو عورة اليابسة بجبالها ووديانها وصحاريها ، أو يهتم لشساعة المحيطات والبحار وما ينطوي عليه التنقل عبرهما من مخاطر جمة وصعوبات كبيرة ، وما كان ذلك ليتيسر لهذا الإنسان لولا إكتشاف الطائرة وإخضاعها للتطور التكنولوجي بشكل مستمر بحيث تجعلها التقنية العالية ذات مواصفات فنية تؤهلها للقيام بنشاطاتها على أفضل حال .

ومع دخول الطائرة ميدان المواصلات الحديثة وتعدد إستعمالاتها الأخرى كان طبيعياً أن تتعارض المصالح وتتشابك العلاقات بشأنها الأمر الذي يحتم وجود مجموعة من القواعد القانونية التي تحكم إستعمالات الطائرة المختلفة وتتولى تنظيم العلاقات التي تنشأ في ميدان الطيران وتحديد آثارها القانونية ، وكذلك تعمل على التوفيق بين المصالح المتعارضة بهذا الصدد ، وتزداد الحاجة لهذه القواعد القانونية كلما إتسعت آفاق الطيران وتعاظم دوره في حياة البشرية كما هو الحال في الوقت الراهن الذي يشهد الإنجاز تلو الإنجاز على هذا الصعيد وما يستدعيه ذلك من مواكبة القواعد القانونية لهذا التقدم المبدع .

ولئن كانت السرعة الفائقة تعد سمة مميزة للطائرة فإن إستعمالها في المجال الدولي يعد أمراً بديهياً في أغلب الأحيان وما يؤدي إليه ذلك ببساطة هو تغاير النظم القانونية التي تخضع لها الوقائع القانونية التي تتم على متن الطائرات هذا التغاير الذي يخلق بالضرورة مشاكل وتعقيدات تعكر سير الملاحة الجوية وتقف حائلاً دون تطورها وتنامي إمكاناتها .

ولعل من أبرز هذه المشاكل مشكلة تحديد الإختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات سواء كانت هذه الجرائم من الجرائم التقليدية كجرائم القتل والسرقة والإحتيال أو من الجرائم الموجهة ضد الطائرات كجريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات وجرائم الإعتداء على سلامة الطيران المدني ، حيث تتداخل إختصاصات الدول إزاء هذه الجرائم نتيجة ركون كل دولة من الدول ذات العلاقة بالجريمة المرتكبة إلى تأسيس إختصاصها على مبدأ معين من مبادئ الإختصاص الجنائي ، فالدولة التي تحلق الطائرة في أجوائها يمكن أن تستند إلى مبدأ إقليمية القانون الجنائي وتنشبت بإختصاصها إزاء الجرائم المرتكبة على متن هذه الطائرة ، وكذلك قد

- الملاحق -
تتمسك الدولة التي تتبعها الطائرة بجنسيتها بإختصاصها في نظر الجرائم المرتكبة على متن طائراتها أما على أساس مبدأ الإقليمية ذاته عندما تمنح هذه الدولة الطائرات التابعة لها حكم إقليمها حيث تعدها إمتداداً لإقليمها ، أو بالإستناد إلى مبادئ أخرى كشخصية القانون الجنائي أو عينيته وفي الوقت ذاته قد تدعي دول أخرى غير الدولتين المذكورتين بأن الإختصاص الجنائي في هذه الجرائم ينعقد إليها إعتقاداً على أحد مبادئ الإختصاص الجنائي كأن يكون الجاني أو المجني عليه من رعايا إحدى هذه الدول ، أو إن مكان إلقاء القبض على الفاعل يكون واقعاً في إقليم واحدة منها ، فلا شك إن هذا التداخل في الإختصاصات سيكون له إنعكاسات سلبية على المجهودات الرامية لتوفير أكبر قدر ممكن من الحماية الجنائية للطيران بوجه عام وللملاحة الجوية بصورة خاصة ويضع العراقيل أمام تضيق الخناق على مرتكبي الجرائم وبالتحديد تلك التي تستهدف حياة ركاب الطائرات أو سلامتهم أو أمن الملاحة الجوية .

وقد حاول بعض الفقهاء إيجاد حل لهذه المشكلة منذ وقت مبكر لإكتشاف الطائرة كما طرحت على بساط بحث المؤتمرات الدولية والمؤسسات الدولية المتخصصة بالأبحاث القانونية بغية إيجاد حلول توافقية لهذه المشكلة والبحث عن معالجات حقيقية لجوانبها المختلفة ، ودخلت هذه الجهود مرحلة مهمة بإبرام إتفاقية شيكاغو الخاصة بالطيران المدني عام 1944 ، حيث أثمرت جهود المنظمة الدولية للطيران المدني عن إبرام ثلاث إتفاقيات تدور حول الجرائم المرتكبة على متن الطائرات ومن بين ما تصدت له هذه الإتفاقيات هو الإختصاص الجنائي في هذه الجرائم وهذه الإتفاقيات هي إتفاقية طوكيو لعام 1963 الخاصة بالجرائم والأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات وإتفاقية لاهاي لعام 1970 المتعلقة بمكافحة جرائم الإستيلاء غير القانوني على الطائرات وإتفاقية مونتريال لعام 1971 المعقودة بشأن مكافحة جرائم الإعتداء على أمن الطيران المدني .

وما دفعنا إلى البحث في هذا الموضوع هو إن بلدنا يقف على أعتاب إمتلاك إسطول جوي كبير الأمر الذي يتطلب عناية خاصة ومركزة بالمشاكل التي تظهر في مجال الملاحة الجوية وخاصة مشكلة الإختصاص الجنائي .

بالإضافة إلى ذلك يعد هذا الموضوع حديثاً نسبياً والدراسات الخاصة به نادرة وإقتصرت في معالجته على جانب معين دون شمول الجوانب الأخرى وبمعنى آخر كانت هذه الدراسات ضمن أطر محددة ولم تكن متكاملة ومع ذلك فإنها تستحق التقدير لما بذل فيها من جهود كبيرة .

فكان الأمل يحدونا أن نتمكن من تقديم دراسة متكاملة عن هذه المسألة دون أن يمنعنا البحث في قواعد القانون الجنائي من الإنطلاق نحو قواعد القانون الدولي وإستعراض احكامها بهذا الخصوص وتحليلها ، لأن الترابط ينبغي ان يسود هذا الموضوع من اجل الإنتهاء إلى وضع إطار شامل من التنظيم القانوني لهذه المشكلة

- الملاحق -
يكفل تأمين الحماية المناسبة للطيران وسد الثغرات القائمة في أمر تعيين الاختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات لكي تكون الملاحقة الجنائية لمرتكبي هذه الجرائم فعالة ومنسقة وتنسجم مع المكانة التي تحظى بها الطائرات في الوقت الحاضر وما ستحتله من موقع في المستقبل فالقانون يحكم ما هو كائن من علاقات وفي الوقت ذاته يبين ما ينبغي ان يكون من التنظيم لهذه العلاقات .

وسيتحدد نطاق بحثنا بالمدى الذي تظهر فيه هذه المشكلة أي الحالات التي تستوجب تحديد القانون الواجب التطبيق على الجريمة المرتكبة نتيجة التنازع في الاختصاص بين قوانين اكثر من دولة ، كما ان هذا البحث سيقصر على بيان الأحكام القانونية للاختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات في وقت السلم لأن الطائرات التابعة للدولة المتحاربة تخضع لقواعد خاصة عند تحليل أي منها في أجواء الدولة المتحاربة الأخرى .

أما المنهجية التي سنتبعها فهي المنهجية الأكثر إنسجاماً مع طبيعة هذا الموضوع ودقته العلمية والظروف المحيطة به والتي تتطلب الاستعانة في آن واحد بالمنهج الوصفي التاريخي والمنهج التحليلي والمنهج المقارن ، إذ أن عملية تفاعل المزايا الإيجابية لهذه المناهج التقليدية والعلمية الثلاثة من شأنها أن تؤدي إلى مستوى متطور في إطار البحث العلمي يدعى (التكامل المنهجي) .

وتتضمن خطة بحث هذا الموضوع التمهيد له من خلال التطرق لماهية الطائرة ونظامها القانوني ، ومن ثم تناوله بثلاثة فصول نعالج في الأول منها الاختصاص الجنائي في الأجواء الإقليمية ، ونبحث في الثاني الاختصاص الجنائي في الأجواء العامة ، في حين نخصص الفصل الأخير لتطبيقات معينة للاختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات .

ومن الله العون والتوفيق

تمهيد

الطائرة ونظامها القانوني

إن تحديد ماهية الطائرة ، والتعرف على نظامها القانوني يتطلب تقسيم هذا التمهيد على مطلبين نتطرق في الأول منهما إلى ماهية الطائرة ، ونوضح في الثاني نظامها القانوني :

المطلب الأول

ماهية الطائرة

ليبيان ماهية الطائرة سنحدد تعريفها ومن ثم نتناول أنواعها ، وذلك في الفرعين الآتيين :

الفرع الأول

تعريف الطائرة

يشمل تعريف الطائرة الجانب اللغوي والجانب الاصطلاحي :
أولاً - تعريف الطائرة لغة :

عرفت كتب اللغة الطائرة على إنها : مركبة أثقل من الهواء ذات جناحين ومحرك أو أكثر وتكون أما طائرة ركاب : وهي التي تنقل الركاب من بلد إلى آخر ، أو طائرة حربية وهي على أنواع منها : طائرة الطراد : التي تطارد العدو ، والطائرة النفثة التي تنفث اللهب والطائرة النافورية : التي تسير سريعة بقوة الاندفاع الذاتي ، والطائرة القانصة : التي تقتص الطائرات المعادية ، وطائرة الانقضاض : التي تنقض على جيش العدو إلى أن تدانيه وتقذفه بنيرانها عن كثب ، والقلعة الطائرة : وهي طائرة جبارة تحمل قذائفها الثقيلة لتقذف بها بلاد العدو كما تم تعريف عبارة (على متن الطائرة) بأنها: (الطائرة بطريق الجو) (1) .

وكذلك عرفت الطائرة بأنها : (مركب آلي على هيئة الطائر يسبح في الجو ويستعمل في النقل والحرب) (1) .

ثانياً - تعريف الطائرة اصطلاحاً :

لقد تصدت الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية لتعريف الطائرة بوصفها المحور الأساسي الذي تدور حوله أحكام الطيران ، فقد عرفت إتفاقية باريس لعام 1919 الخاصة بالملاحة الجوية الطائرة بأنها : (كل جهاز يستطيع البقاء في الجو بواسطة رد فعل الهواء) (2) .

ثم جاءت إتفاقية شيكاغو للطيران المدني لعام 1944 (3) لتعرف الطائرة على إنها : (الجهاز الذي يستطيع البقاء في الجو بواسطة رد فعل الهواء) ، وقد جاء هذا التعريف مماثلاً لتعريف إتفاقية باريس سالف الذكر .

(1) ينظر : المنجد الأبجدي ، الطبعة الأولى ، دار المشرق ، بيروت ، 1967 ، ص 652 .

(1) ينظر : المعجم الوسيط ، الجزء الأول ، الطبعة الثانية ، مجمع اللغة العربية ، القاهرة ، 1999 ، ص 573 .

(2) ورد هذا التعريف في الملحق رقم (8) نقلاً عن د. ثروت أنيس الأسيوطي ، قانون الطيران المدني ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1966 ، ص 47 و 48 .

(3) تعد هذه الإتفاقية من أهم الاتفاقيات الدولية للطيران المدني ، وقد جاءت للإسهام في تحقيق السلم والأمن الدوليين من خلال تنمية مرفق الطيران المدني بين الدول والذي يعزز بدوره التعاون والصداقة بين الدول ودخلت حيز النفاذ في الرابع من نيسان عام 1947 بعد تصديق (26) دولة عليها وتشتمل على (96) مادة موزعة على أربعة أجزاء ، اختص الأول بالملاحة الجوية ونظم الثاني منظمة الطيران المدني الدولية ، أما

- الملاحق -

وينتقد البعض هذا التعريف على أساس إنه تعريف ضيق لا ينسجم والاختراعات الحديثة من الصواريخ والقذائف التي تستطيع الوصول إلى طبقات ما بعد الجو دون الحاجة إلى رد فعل الهواء ، لذا يذهب هذا الاتجاه الفقهي إلى إن العلم قد تخطى اصطلاح الطائرة ، وإن الضرورة تقتضي البحث عن اصطلاح آخر يغطي كل الاختراعات الحديثة التي ينتج عن استعمالها تشابك المصالح وتعارضها (4) .

بيد إن جانباً آخر من الفقه يرد على هذا الاتجاه ويرى إن هذا الانتقاد يرد في غير موضعه لأنه يدخل في القانون الجوي وفي تعريف الطائرة بعض الأجهزة البعيدة عن أحكام هذا الفرع وهي القذائف والصواريخ إذ أنها لا تتوافق مع ما يشير إليه اصطلاح الطائرة (1) .

وبعد ظهور المركبات التي تسير منزلقة على وسادة هوائية نتيجة رد فعل الهواء المنعكس من سطح الأرض والبحر وتسمى (Aeroglisseurs) أو (Hover Craft) فإن المنظمة الدولية للطيران المدني (I.C.A.O) (The International Civil Aviation Oroganzation) (2) قد أدخلت تعديلاً على إتفاقية شيكاغو بحيث أصبح تعريف الطائرة على النحو الآتي : (كل جهاز يمكنه الصمود في الفضاء بفضل رد فعل الهواء مع استبعاد رد الفعل الناشئ عن سطح الأرض) وبذلك تم استبعاد المركبات التي تسير منزلقة على وسادة هوائية من نطاق تعريف الطائرة (3) .

ثم تم تعديل إتفاقية شيكاغو في 8 / آذار / 1980 ومن ضمن ما شمله هذا التعديل (تعريف الطائرة) ليكون على الشكل الآتي : (كل جهاز يستطيع أن يحلق في الجو اعتماداً على رد فعل الهواء غير رد فعل الهواء المنعكس من سطح الأرض) (4) . وطبقاً لهذا التعريف الأخير فإن خصائص الطائرة هي : أولاً - إنها جهاز صناعي متحرك وإن هذا الجهاز يستطيع التحليق في الجو ، فأى جهاز ليس بإمكانه التحليق في الجو لا يعد طائرة وإن كان قد صنع على شكل طائرة ، وثانياً - إن هذا الجهاز ينبغي

الجزء الثالث فقد عالج النقل الجوي الدولي ، وتناول الجزء الرابع الأحكام الختامية يذكر أن العراق قد صادق على إتفاقية شيكاغو بالقانون رقم (6) لسنة 1947م .

(4) من دعاة هذا الاتجاه د. ثروت الأسيوطي ، المصدر نفسه ، ص 48 .
(1) ينظر : د. أبو زيد رضوان ، القانون الجوي ، قانون الطيران التجاري ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، 1983 ، ص 36 ، هامش رقم (8) .

(2) نص على إنشاء هذه المنظمة الجزء الثاني من إتفاقية شيكاغو لعام 1944 لتكون الأداة المنفذة لبنود هذه الإتفاقية ، ولتغدو فيما بعد جهازاً للتعاون بين الدول في مجال الطيران المدني الدولي ، وقد حظيت بالأهمية الكبرى منذ ظهورها إلى حيز الوجود في 4 / نيسان / 1947 ، للمزيد من التفصيل عن أجهزة هذه المنظمة وأنشطتها ينظر : د. محمد طلعت الغنيمي ، الأحكام العامة في قانون الأمم ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، 2005 ، ص 971 - 980 .

(3) ينظر : د. عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص الجوي ، مكتبة الجلاء الجديدة ، المنصورة ، 1999 ، ص 10 .

(4) ينظر : د. سهيل حسين الفتلاوي و د. غالب عواد حوامدة ، القانون الدولي العام ، الجزء الثاني ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة ، عمان ، 2007 ، ص 153 .

- الملاحق -
أن يعتمد في تحليله بالجو على رد فعل الهواء (1) في الجو وليس على رد فعل الهواء المنعكس من سطح الأرض .

ويشكك البعض في مدى إلزامية المواصفات التي حددتها إتفاقية شيكاغو للطائرة وذلك على أساس إن تعريف الطائرة وارد في أحد ملاحق الإتفاقية فهذا التعريف لا يعد جزءاً من المبادئ المنصوص عليها في الإتفاقية (2) .
وبتتبع أحكام إتفاقية شيكاغو فيما يتعلق بالملحقات نجد إن هذه الملحقات ملزمة شأنها شأن ما منصوص عليه في متن الإتفاقية إلا إذا أعلنت غالبية الدول الأطراف عدم الموافقة عليها (3) .

وفي العراق عرف قانون الطيران المدني النافذ رقم 148 لسنة 1974 (4) الطائرة بأنها : (أية آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء وليس بسبب ردود فعل الهواء المنعكسة من سطح الأرض وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات الشراعية ذات الأجنحة الثابتة وما إلى ذلك) (5) .
ويبدو إن تعريف المشرع العراقي جاء متلائماً مع التعريف الذي جاءت به إتفاقية شيكاغو خاصة فيما يتعلق باستبعاده من نطاق هذا التعريف المركبات التي تعتمد في طيرانها على رد فعل الهواء المنعكس من سطح الأرض أو الماء .

أما قانون الطيران المدني المصري رقم 28 لسنة 1981 فقد عرف الطائرة بأنها : (أية آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات الشراعية والطائرات ذات الأجنحة الثابتة والمتحركة وما إلى ذلك) (1) .
وقد عرف المشرع الفرنسي الطائرة في المادة الرابعة من قانون الملاحة الجوية الصادر عام 1924 بأنها : (كل الأجهزة التي تستطيع الارتفاع أو التحليق في الهواء)
ويبدو إن هذا التعريف تعريف غير مانع إذ يضع إلى جانب الطائرة كل الأجهزة التي

(1) إن اعتماد الطائرة على رد فعل الهواء يجعلها لا تقوى على الطيران عند طبقات الجو العليا التي تنخفض فيها كثافة الجو وهذا ما تفسره المعادلة البسيطة التي تقول : [إن وزن الجسم الطائر = قوة دفع الهواء + القوة الطاردة للجسم الطائر ذاته] . ومن أجل استمرار هذا الجسم في الطيران عند الارتفاع أكثر من سطح الأرض ينبغي أن تزداد القوة الطاردة المركزية لتحل مكان قوة دفع الهواء غير إن هذه القوة لا يمكن أن تزداد في الطبقات العليا من الجو وذلك لطبيعة هذه الطبقات من جهة ، وزيادة الحرارة التي ترافق زيادة سرعة الجسم الطائر من جهة أخرى ، ينظر : د. فاروق سعد ، قانون الفضاء الكوني ، الطبعة الثانية ، الدار الجامعية ، بيروت ، 1992 ، ص 131 .

(2) ينظر : شارل شومون ، قانون الفضاء ، ترجمة د. سموي فوق العادة ، الطبعة الثانية ، دون ناشر ، بيروت ، 1982 ، ص 70 .

(3) تنظر : المادة (90) من الإتفاقية .

(4) صدر أول قانون للطيران في العراق عام 1939 والمسمى بقانون الملاحة الجوية والمرقم 41 وقد عدل مرتين الأولى عام 1947 والثانية عام 1967 ، وقد صدرت عدة أنظمة بموجب أحكام هذا القانون تتعلق بتنظيم مرفق الطيران ، وقد ألغي هذا القانون بموجب المادة 210 من قانون الطيران المدني النافذ رقم 148 لسنة 1974 ، إلا إن هذا القانون الأخير قد أبقى على كافة الأنظمة والتعليمات الصادرة بموجب القانون الملغى إلى أن يتم إصدار غيرها إلا إذا تعارضت وأحكام القانون المدني النافذ ، ولمزيد من التفصيل ينظر : طارق عبد الحافظ سعيد ، الطيران المدني العراقي والدولي ، الجزء الأول ، الطبعة الأولى ، دار واسط ، بغداد ، 1981 ، ص 63 و 64 .

(5) تنظر : الفقرة السادسة من المادة الأولى من القانون .

(1) تنظر : الفقرة السابعة من المادة الأولى من القانون .

- الملاحق -
تستطيع أن ترتفع أو تحلق في الجو حتى وإن كانت لا تعتمد على رد فعل الهواء ، إلا إن الأمر اللائحي الصادر في 21 / 8 / 1947 قد أخذ بالتعريف الوارد في إتفاقية شيكاغو وكذلك أخذ به القانون رقم 26 لسنة 1976 الخاص بالملاحة الجوية (2) .
ويرى البعض إن تعريف الطائرة يجب أن يتصف بالاتساع والعمومية قدر الإمكان فليس من الصحيح أن يقيد تعريف الطائرة من الناحية الفنية وذلك من خلال استلزام اعتمادها على رد فعل الهواء لأن هذا التعريف يبدو قاصراً مع ما قد يتوصل إليه التطور الصناعي في هذا المجال ، لذلك يعرف الطائرة بأنها : (كل اختراع موجود أو يمكن أن يتم الكشف عنه ويكون مهيباً للارتفاع والتحليق في الفضاء) لأن هذا التعريف يشمل ما انعقد عليه الاتفاق بحسبانه طائرة كما إنه يتسع لما يمكن اكتشافه في المستقبل (1) .

وبعد استعراض هذه التعريفات للطائرة يمكننا القول إن وضع تعريف للطائرة أمر ينبغي معه مراعاة عدم توسع هذا التعريف توسعاً لا مسوغ له بحيث يؤدي هذا التوسع إلى إدخال بعض الآلات تحت عنوان الطائرة مع اختلافها عن الطائرة تركيباً واستعمالاً .

الفرع الثاني أنواع الطائرات

يمكن تقسيم الطائرات إلى تقسيمات عدة بحسب المعيار الذي بموجبه يتم التقسيم فبالإستناد إلى الناحية الفنية تقسم الطائرات إلى طائرات (الأيروستات) وطائرات (الأيرودين) وبالنظر إلى الناحية القانونية تقسم الطائرات إلى طائرات وطنية وأخرى أجنبية حين يكون أساس التقسيم هو (الجنسية) وكذلك تقسم إلى طائرات عامة وأخرى خاصة عندما يكون المعيار المتبع بهذا الشأن هو وظيفة الطائرة .

وتقسيم الطائرات على أساس الوظيفة إلى طائرات عامة وأخرى خاصة يهمننا كثيراً في هذا البحث وذلك لما للترقية بين الطائرات العامة والخاصة من أثر كبير في تحديد (الإختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات) وهو موضوع بحثنا هذا ، ولذلك ستقتصر دراستنا على هذا التقسيم .

وأول ما يمكن أن يقال بشأن هذا التقسيم هو إنه تقليدي إذ عرف ، وعهد الإنسان بالطائرة لا يزال حديثاً ، ثم أخذت به غالبية مشروعات الإتفاقيات والمؤتمرات الدولية ، كما اعتمدته الإتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية على حد سواء (2) .
أولاً - الطائرات العامة :

(2) ينظر : د. فرج سيد سليمان ، رهن الطائرة ، دراسة مقارنة ودولية ، مطبعة كرم الحديثة ، القاهرة ، 1978م ، ص 299 و 300 .

(1) ينظر : د. محمود مختار بربري ، قانون الطيران في وقت السلم ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، 1977 - 1978 ، ص 59 و 60 .

(2) فرقت إتفاقية باريس لعام 1919م بين الطائرة الخاصة والعامة في المادة (30) منها وسارت على هذا النهج إتفاقية شيكاغو لعام 1944 في المادة (3) .

- الملاحق -

يطلق على هذا النوع من الطائرات (طائرات الدولة) أيضاً ويقصد بها تلك التي تمارس مهاماً تدخل في خدمة المرافق العامة في الدولة وبذلك تعد هذه الطائرات من الأموال العامة ومن أمثلتها الطائرات الحربية وطائرات الكمارك والبريد والانقاذ وطائرات الاستكشاف والبوليس وخفر السواحل وطائرات مكافحة الآفات الزراعية والأوبئة المضرة بالمصلحة العامة ، وقد عرفت إتفاقية توحيد قواعد حماية الطائرات المبرمة سنة 1933 الطائرة العامة بقولها :

(هي الطائرات التي تملكها الدولة وتستخدمها في أغراضها الخاصة) (1) .

فالطائرات العامة تنقسم بدورها إلى طائرات عسكرية وطائرات مخصصة للمرافق العامة الأخرى في الدولة مثل طائرات الكمارك والبريد والانقاذ ، وقد عرفت إتفاقية باريس للملاحة الجوية لعام 1919 الطائرة الحربية التي هي أحد أنواع الطائرات العامة بأنها (الطائرات التي يقودها الشخص الحربي وتكون مخصصة لهذا الغرض) (2) .

أما إتفاقية شيكاغو لعام 1944 فلم تعرف الطائرة العامة ولا أي نوع من أنواعها لكنها اعتبرت من طائرات الدولة (الطائرات الحربية وطائرات الكمارك وطائرات الضبط) (3) .

كما عرف قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 طائرة الدولة بأنها (الطائرة العسكرية والطائرات المخصصة لخدمة مصالح الدولة كالزراعة مثلاً) (4) .

ثانياً - الطائرات الخاصة :

يعرف جانب من الفقه الطائرة الخاصة بأنها (الطائرة التي تخصص للأغراض المدنية والاستغلال في الملاحة الجوية لنقل الركاب والبضائع) (5) .

وعرفها آخرون بأنها : (الطائرة التي تقوم بالملاحة الجوية لنقل الركاب والبضائع) (1) ، فيما عرفها اتجاه ثالث بأنها : (الطائرات التي تستخدم في نقل الأشخاص والبضائع) (2) ، وعرف اتجاه رابع الطائرة الخاصة بأنها : (الطائرة المخصصة لغرض لا يدخل في نطاق أحد المرافق العامة ، كالطائرات التي تخصص لنقل البضائع أو الأشخاص) (3) .

أما الاتفاقيات الدولية الخاصة بالملاحة الجوية فلم تتعرض لتعريف الطائرة الخاصة إلا إنها تطرقت لتمييز الطائرات الخاصة عن الطائرات العامة بإتفاقية باريس

(1) ينظر : د. كمال أنور محمد ، تطبيق قانون العقوبات من حيث المكان ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1965 ، ص109 .

(2) المادة (31) من الإتفاقية ، نقلاً عن رامي سليمان عبد الرحمن ، سريان القانون الجنائي من حيث المكان ، دراسة مقارنة ، أطروحة دكتوراه مقدمة إلى مجلس كلية القانون ، جامعة الموصل ، 2002 ، ص79 ، هامش 1 .

(3) تنظر : المادة الثالثة من الإتفاقية

(4) تنظر : الفقرة الثامنة من المادة الأولى من القانون .

(5) ينظر : د. أبو زيد رضوان ، مصدر سابق ، ص37 .

(1) ينظر : د. محمود مختار بريري ، مصدر سابق ، ص61 .

(2) ينظر : د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مصدر سابق ، ص13 .

(3) ينظر : رامي سليمان عبد الرحمن ، مصدر سابق ، ص76 .

- الملاحق -
لعام 1919 عدت كل الطائرات التي لا تستخدم في مصالح الدولة كالبريد والكمارك والشرطة من الطائرات الخاصة وذلك في المادة (30) منها .

إلا إن التمييز الذي جاءت به إتفاقية باريس قد تعرض للنقد وذلك لأن هذه الإتفاقية لم تستبعد من أحكامها إلا الطائرات الحربية والطائرات المخصصة للكمارك والأمن فحسب أما ما عدا ذلك فيعد بحكم الطائرات الخاصة على الرغم من إن هذه الإتفاقية قد جعلت الضابط في التمييز بين الطائرة الخاصة والعامة هو (التخصيص لأحد مرافق الدولة) إذ أن هذا الاستبعاد يترتب عليه إن أية طائرة ليست من الأنواع الثلاثة المذكورة تعامل كطائرة مدنية حتى لو كانت تقوم بخدمة أحد مرافق الدولة كالبريد مثلاً⁽⁴⁾ .

وتلافياً للتناقض الذي شاب إتفاقية باريس حددت إتفاقية شيكاغو على سبيل الحصر طائرات الدولة وهي (الطائرات الحربية وطائرات الكمارك والضبط) وما يخرج عنها يدخل تحت عنوان الطائرات الخاصة دون أن تجعل معيار التمييز بين الطائرة الخاصة والعامة هو خدمة مرافق الدولة كما فعلت إتفاقية باريس .
ومن الضروري الإشارة إلى أن ملكية الطائرة لا يمكن أن تعتمد كمعيار للتفرقة بين الطائرات الخاصة والعامة إذ أن العبرة بطبيعة الوظيفة التي تؤديها الطائرة وليس بالجهة التي تملكها⁽¹⁾ ، فقد تكون الطائرة مدنية إلا إن الدولة تستغلها في بعض الأوقات في أداء المهام العسكرية ، فهنا تعد الطائرة التي استعملت في تأدية هذه المهام طائرة عامة بقدر المدة الزمنية التي تستعمل فيها للأغراض المتقدمة وعلى العكس من ذلك لو استغلت الدولة الطائرات التابعة لها في الأغراض المدنية فإن شأنها يكون شأن الطائرات المدنية الأخرى⁽²⁾ .

المطلب الثاني

النظام القانوني للطائرة

تتضمن معالجتنا لهذا المطلب التطرق إلى تسجيل الطائرة أولاً و تناول جنسية الطائرة ثانياً ، وذلك في الفرعين الآتيين :

الفرع الأول

تسجيل الطائرة

يقصد بتسجيل الطائرة قيدها في السجلات المخصصة قانوناً لهذا الغرض حيث يتم تدوين البيانات الضرورية الخاصة بالطائرة والكفيلة بتحديد ذاتيتها ، وتتمثل هذه البيانات بنوع الطائرة وأوصافها والتصرفات الواردة عليها ، وتاريخ التسجيل ونوعيته وغير ذلك من معلومات التسجيل⁽³⁾ .

(4) ينظر : د. محسن شفيق ، محاضرات في القانون الجوي ، دون ناشر ، الكويت ، دون سنة نشر ، ص24 .

(1) ينظر : د. فاروق أحمد زاهر ، القانون الجوي ، قانون الطيران التجاري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2005 ، ص24 .

(2) ينظر : د. محسن شفيق ، مصدر سابق ، ص25 .

(3) ينظر : د. فاروق أحمد زاهر ، مصدر سابق ، ص25 .

- الملاحق -
إلا إن قيد الطائرة في السجلات الخاصة بذلك ينبغي أن يتبعه ذكر بيانات التسجيل على جسم الطائرة (4) .

وقد قضت إتفاقية شيكاغو لعام 1944 بأن : (تسجيل الطائرة أو نقل تسجيلها في إحدى الدول المتعاقدة يكون طبقاً لقوانينها) (1) .
كما نصت هذه الإتفاقية على عدم جواز تسجيل الطائرة تسجيلاً صحيحاً في عدة دول في آن واحد ولكنها أجازت نقل تسجيل الطائرة من دولة إلى أخرى (2) .
حيث يجوز تغيير جنسية الطائرة وذلك بعد شطب تسجيل الطائرة الأول ويجري تسجيلها من جديد في دولة أخرى (3) .

ويذهب البعض إلى أن القصد من هذا المبدأ - أي عدم جواز تعدد التسجيل - هو تفادي التضارب بين أحكام القوانين المختلفة في حالة تمتع الطائرة بأكثر من جنسية خصوصاً ما يتعلق بقواعد الملاحة الجوية ذلك إن تمتع الطائرة بأكثر من جنسية واحدة يؤدي إلى تنازع في الرقابة وفوضى في شؤون الملاحة الجوية (4) .
وفيما يتعلق بتبادل التسجيلات أكدت الإتفاقية على ضرورة تعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدم بناءً على طلب دولة أخرى طرف في الإتفاقية أو بناءً على طلب المنظمة الدولية للطيران المدني ، البيانات الخاصة بتسجيل وملكية أية طائرة مسجلة في هذه الدولة ، وبالإضافة إلى ذلك تقوم كل دولة متعاقدة بتقديم تقارير تحتوي كافة البيانات الدقيقة التي تستطيع تقديمها إلى المنظمة الدولية للطيران المدني وطبقاً للأوضاع التي تقررها هذه المنظمة وتتعلق هذه التقارير بملكية وإدارة الطائرات المسجلة لديها والتي تعمل عادة في الملاحة الجوية الدولية وتضع المنظمة الدولية للطيران المدني هذه البيانات تحت تصرف الدول المتعاقدة الأخرى بناءً على طلبها (5) .

وتثار مشكلة حقيقية في مجال تسجيل الطائرة وذلك عندما يتم استغلال الطائرات بواسطة مؤسسات النقل الجوي الدولية والمشاركة التي تتبع دولاً مختلفة ، حيث إن تسجيل هذه الطائرات لدى كل دولة من الدول الأعضاء في هذه المؤسسات يصطدم بالمانع القانوني الذي ينص على عدم جواز تعدد التسجيل (1) .
وتناولت المادة (77) من إتفاقية شيكاغو هذه المسألة بقولها : (. . . ليس في نصوص هذه المعاهدة ما يمنع دولتين متعاقدين أو أكثر من إنشاء هيئات للاستغلال

(4) ينظر : د. محسن شفيق ، مصدر سابق ، ص 30 .

(1) تنظر : المادة (19) من الإتفاقية .

(2) تنظر : المادة (18) من الإتفاقية .

(3) تنظر : المادة نفسها .

(4) ينظر : د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مصدر سابق ، ص 84 .

(5) تنظر : المادة (21) من الإتفاقية .

(1) ينظر : د. خيرى الحسيني ياسين مصطفى ، التطورات الجديدة في قانون الطيران الدولي العام ، دون ناشر ، القاهرة ، 1976 ، ص 73 .

- الملاحق -
المشترك للنقل الجوي أو مؤسسات دولية للاستغلال على أن يخضع كل ذلك لأحكام هذه الإتفاقية . . .) .

ولم يحسم هذا النص مسألة تسجيل الطائرات العاملة في ظل هذه المؤسسات التي تزايدت أعدادها فيما بعد ، فالى جانب المؤسسات التي ظهرت في القارة الأوروبية انتشرت في معظم أرجاء العالم بعد ذلك ومن بينها (مؤسسة الخطوط الجوية العربية العالمية) (2) . وهذا الحال دفع اللجنة القانونية التابعة لمجلس المنظمة الدولية للطيران المدني إلى إصدار قرار تنظيمي عام 1967 ، يلزم الدول المتعاقدة بتنظيم سجل مشترك للطائرات يكون مساوياً لعدد الدول المتعاقدة ثم تسجيل كل طائرة تابعة لمؤسسة نقل جوي دولية في القسم الخاص بإحدى الدول على أن تحمل الطائرة علامة تسجيل مشتركة واحدة ولا تحمل علامة تسجيل وطنية ، كما نص هذا القرار على أن الدول التي تكون أعضاء في مؤسسة الاستغلال الجوي المشترك تكون مسؤولة مسؤولية تضامنية عن أية التزامات ناتجة عن إتفاقية شيكاغو أو مترتبة على هذا الاستغلال (3) .

وفي العراق نجد إن قانون الطيران المدني رقم 148 لسنة 1974 قد تضمن أحكاماً لتنظيم مسألة تسجيل الطائرات فقد حدد في المادة الأولى / الفقرة الثانية ، المقصود بدولة تسجيل الطائرة بأنها الدولة التي سجلت الطائرة في سجلها ، كما ميز القانون بين نوعين من التسجيل هما التسجيل المشترك والتسجيل الدولي ، وعرف التسجيل المشترك بأنه : (التنظيم الذي تسجل الطائرات بمقتضاه في سجل مشترك خاص غير السجل الوطني سواء كان موحداً أم مجزئاً) (1) ، أما التسجيل الدولي فعرفه القانون بأنه : (التنظيم الذي تسجل الطائرات بمقتضاه لدى منظمة تتمتع بالشخصية القانونية الدولية) (2) .

وقد منع القانون تطبيق أية طائرة في إقليم العراق الجوي ما لم تحمل علامات تسجيلها طبقاً لقانون دولة التسجيل ، بيد إنه استثنى حالة الطيران أو الهبوط لأغراض التجربة الفنية أو لأغراض أخرى حيث أجاز في هذه الحالة لسلطات الطيران المدني التصريح لهذه الطائرات بالهبوط والطيران وإن كانت غير مسجلة في دولة معينة (3) .

وألزم القانون سلطات الطيران المدني بإعداد سجل خاص تسجل فيه الطائرات واشترط توافر جملة شروط في الطائرة المراد تسجيلها منها أن تكون الطائرة غير مسجلة في دولة أخرى وأن تكون مملوكة أو مؤجرة بقصد الشراء أو مؤجرة لمدة لا تقل عن ستة أشهر لأشخاص متمتعين بالجنسية العراقية ، بالإضافة إلى حيازة الطائرة

(2) أنشئت هذه المؤسسة بموجب إتفاقية تم توقيعها في بغداد بتاريخ 17 / 4 / 1961 بين ممثلي العراق والأردن والسعودية ومصر والكويت وقد أقر المجلس الاقتصادي العربي هذه الإتفاقية تماشياً مع ميثاق جامعة الدول العربية وإتفاقية شيكاغو .

(3) ينظر هذا القرار تفصيلاً في مؤلف د. خيرى الحسيني ياسين مصطفى ، مصدر سابق ، ص 103 - 161 .

(1) تنظر : الفقرة (25) من المادة الأولى من القانون .

(2) تنظر : الفقرة (26) من المادة الأولى من القانون .

(3) تنظر : المادة (31) من القانون .

- الملاحق -
على شهادة صلاحية للطيران سارية المفعول وفقاً للقواعد المقررة ، وذكر القانون البيانات المطلوب تسجيلها في سجل تسجيل الطائرات ومنها البيانات الأساسية عن الطائرة ومحركاتها وشهادة صلاحيتها للطيران وكذلك اسم وموطن إقامة المالك أو المستأجر وأي تغيير يطرأ على كل منهما وبيان عن كافة الوثائق والعقود الدالة على ملكية الطائرة واستثمارها بالإضافة إلى درج كافة الوقائع والتصرفات التي ترد على الطائرة وتاريخ حدوثها (1) .

وحدد القانون حالات شطب الطائرة من السجل بثلاث حالات : أولها حالة فقدان مالك الطائرة أو مستأجرها للجنسية العراقية ، وثانيها حالة انتقال ملكية الطائرة إلى شخص أجنبي ، وآخر هذه الحالات هي هلاك أو فقدان الطائرة أو سحبها نهائياً من الاستعمال (2) .

وجاء القانون بقواعد معينة تطبق على التسجيل المشترك للطائرات ومنها أن هذا التسجيل يتم عن طريق الاتفاق بين سلطات الطيران المدني العراقية وسلطات الطيران المدني للدول الأخرى - الأعضاء في مؤسسة نقل جوي دولية أو مشتركة يكون العراق عضواً فيها - على تنظيم سجل مشترك لتسجيل الطائرات التي تملكها المؤسسة ، على أن يكون هذا السجل منفصلاً عن السجل الوطني الذي يحتفظ به العراق (3) .

ونجد هذا النص منسجماً مع ما قرره إتفاقية شيكاغو لعام 1944 والقرارات الصادرة عن المنظمة الدولية للطيران المدني ، بخصوص التسجيل المشترك للطائرات .

وفيما يتعلق بالتسجيل الدولي أشار المشرع إلى ضرورة اتفاق سلطات الطيران المدني العراقية مع سلطات الطيران المدني في الدول الأخرى الأعضاء في مؤسسة النقل الجوي الدولية على تحديد المنظمة الدولية التي تسجل لديها طائرات المؤسسة تسجيلاً دولياً وقرر عدم جواز التسجيل الدولي للطائرات المملوكة للمؤسسة لدى أكثر من منظمة دولية واحدة في الوقت ذاته (4) .

أما في مصر فقد صدر القرار الوزاري رقم 369 / ط / 1978 الخاص بقواعد وإجراءات تسجيل الطائرة والحقوق والتصرفات التي ترد عليها وأشار هذا القرار إلى أن كل طائرة مملوكة لشخص مصري سواء كان شخصاً طبيعياً أم معنوياً يجب أن تسجل في السجل العام المصري المنصوص عليه في هذا القرار وإن الطائرة تشطب من السجل العام في حالة التصرف فيها إلى شخص أجنبي ويترتب على شطب الطائرة من السجل زوال الجنسية المصرية عنها (1) .

(1) تنظر : المادة (35) من القانون .

(2) تنظر : المادة (36) من القانون .

(3) تنظر : المادة (38) من القانون .

(4) تنظر : المادة (39) من القانون .

(1) ينظر : د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مصدر سابق ، ص 86 .

- الملاحق -

وأجاز هذا القرار في المادة (8) منه تسجيل الطائرات الأجنبية في مصر وذلك في سجل مستقل يسمى (السجل الخاص بالطائرات الأجنبية) على أن تحتفظ هذه الطائرات بعلامات جنسيتها الأصلية ويقتصر تمييزها على وضع علامات من ثلاثة حروف على أن تزال هذه الحروف الثلاثة المميزة للطائرة فور انتهاء عمليات الطائرة في الأراضي المصرية وكذلك عند طيرانها بعلامات جنسيتها الأصلية للخارج (2) .

الفرع الثاني

جنسية الطائرة

لقد أثارَت مسألة الاعتراف بأن للطائرة جنسية خاصة بها جدلاً فقهيّاً إذ انقسم الفقهاء بهذا الصدد إلى اتجاهين يدعو الأول إلى منح الطائرة جنسية معينة فيما يعارض الثاني هذا الأمر :

أولاً - المؤيدون :

يرى أنصار هذا الاتجاه إن هناك جملة اعتبارات تقتضي منح الطائرة جنسية الدولة التي تتبعها ومن هذه الاعتبارات : إن سلامة الطيران تتطلب اتباع قواعد معينة في الملاحة الجوية وإن أفضل سبيل للتحقق من مراعاة هذه القواعد هو أن يعهد للدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها بمهمة مراقبة مراعاة هذه الشروط ، وذلك لصعوبة قيام كل دولة بالتحقق من توافر هذه الشروط بالنسبة لجميع الطائرات المارة في إقليمها الجوي وبالتالي تكون الدولة التي تتبعها الطائرة مسؤولة وضامنة إزاء الدول الأخرى عن أي إخلال بضوابط الطيران (1) .

كما إن من بين هذه الاعتبارات أيضاً هو إن الطائرات تمثل جانباً مهماً من الثروة الوطنية وأداة ضرورية لخدمة مصالح الدولة في نواحي عديدة فمن الضروري منحها جنسية لضمان بقائها مرتبطة بالدولة وخاضعة لقوانينها ومجبرة على العودة إلى دولتها إذا ما طلبت هذه الأخيرة منها ذلك (2) .

بالإضافة إلى ذلك فإن توفير الحماية الدولية للطائرة التي تعمل في الملاحة الجوية الدولية يستلزم منح الطائرة جنسية دولة معينة إذ إن هذه الطائرة لا بد وأن تكون تابعة لدولة معينة لكي تشملها بحمايتها ورعايتها عندما تكون هذه الطائرة في موضع يتطلب مثل هذه الحماية الدولية ، فطبيعة عمل الطائرة تجعلها تحلق في أجواء الدول الأخرى وذلك يستدعي ارتباطها بدولة معينة تحمي حقوقها وترعى مصالحها (3) .

ومما يبرر منح الجنسية للطائرة كذلك هو إن الدول المختلفة قد درجت على التفرقة بين ما هو وطني وأجنبي من الطائرات وإن ذلك يفرض ضرورة وجود معيار

(2) ينظر : المصدر نفسه ، ص 87 .

(1) ينظر : د. ثروت الأسيوطي ، مصدر سابق ، ص 56 .

(2) ينظر : د. محسن شفيق ، مصدر سابق ، ص 27 .

(3) ينظر : د. فاروق أحمد زاهر ، مصدر سابق ، ص 27 .

- الملاحق -
يتم اللجوء إليه لغرض إجراء هذه التفريفة ، وخير معيار في نظر أنصار هذا الاتجاه هو (معيار الجنسية) (4) .

ويذهب أنصار هذا الاتجاه إلى إن منح الطائرة جنسية خاصة بها يتأسس على تبعية هذه الطائرة لدولة معينة وانضوائها تحت علمها لا على أساس الشعور الوجداني بالانتماء لدولة معينة والخضوع أو الولاء لها ، لأن هذا الشعور لا يتوافر إلا لدى الأشخاص الطبيعيين (1) .

ثانياً - المعارضون :

يذهب أنصار هذا الاتجاه إلى أن الجنسية ما هي إلا رابطة تبعية وولاء بين فرد ودولة معينة ، حيث إن الركيزة التي تقوم عليها هذه الجنسية هي الشعور بالانتماء والإحساس بالولاء من جانب الأفراد تجاه دولتهم وعليه لا يمكن إيجاد نوع من التوفيق بين الجنسية بهذا المعنى وبين الطائرة التي تعد من الجمادات ، فالشعور بالانتماء لا يمكن أن يستقر إلا في نفس وجسم (2) .

هذا من ناحية ومن ناحية أخرى يدعو أصحاب هذا الاتجاه إلى عدم التشبيه بين السفينة والطائرة وما يقتضيه هذا التشبيه من الاعتراف للطائرة بالجنسية كما تم منحها للسفينة لأن الطائرة هي أقرب للسيارة منها إلى السفينة حسب هذا الاتجاه لأن السفن غالباً ما تبحر في المياه غير الخاضعة لسيادة دولة معينة وإن رحلة السفينة تستغرق وقتاً طويلاً الأمر الذي تطلب إلحاق السفينة بدولة معينة ومن ثم منحها جنسية هذه الدولة (3) .

وقد فرضت الضرورات العملية نفسها بهذا المجال ورجحت الاتجاه الأول الذي ينادي بضرورة تمتع كل طائرة بجنسية دولة معينة حيث إن الاتفاقيات الدولية المنظمة لشؤون الملاحة الجوية قد اعتمدت مبدأ (تمتع الطائرة بجنسية دولة معينة) ، إذ نصت المادة السادسة من إتفاقية باريس لعام 1919 على أن : (الطائرات تكتسب جنسية الدولة المسجلة بها) (1) .

كما كرسّت إتفاقية شيكاغو لعام 1944 هذا المبدأ ، إذ تنص في المادة (17) على ما يأتي : (تحمل الطائرات جنسية الدولة التي سجلت في سجلاتها) .
وقد أوجبت إتفاقية شيكاغو على كل طائرة تعمل في الملاحة الجوية الدولية أن تحمل علامات جنسيتها (2) .

(4) ينظر : د. محمود مختار بريري ، مصدر سابق ، ص 63 .

(1) ينظر : د. خيرى الحسيني ياسين مصطفى ، مصدر سابق ، ص 71 .

(2) ينظر : د. أبو زيد رضوان ، مصدر سابق ، ص 45 .

(3) ينظر : د. ثروت الأسيوطي ، مصدر سابق ، ص 57 ، هامش رقم (1) .

(1) ينظر : المصدر نفسه ، ص 57 .

(2) تنظر : المادة (31) من الإتفاقية .

- الملاحق -

وقد استقر العرف بشأن علامات جنسية الطائرة على رسم علم الدولة على جسم الطائرة بالإضافة إلى كتابة علامة تتكون من رموز - حروف أو أرقام - تختارها كل دولة لتمييز طائراتها (3).

وفي العراق أخذ قانون الطيران المدني النافذ بمبدأ (جنسية الطائرة) حيث أشار إلى أن أية طائرة يتم تسجيلها في السجل الخاص بتسجيل الطائرات والذي تعده سلطات الطيران المدني العراقية تتمتع بجنسية عراقية (4).

كما إن القانون ذاته قضى بعدم جواز تحليق أية طائرة في الإقليم الجوي العراقي ما لم تحمل علامات جنسيتها (5).

أما في مصر فإن القرار الوزاري رقم 369 / ط / 1978 الخاص بإجراءات تسجيل الطائرات قد نص على أن منح الجنسية المصرية لطائرة معينة أمر يشترط معه أن تكون هذه الطائرة مملوكة لشخص مصري سواء كان هذا الشخص طبيعياً أم معنوياً ، كما أشار هذا القرار إلى أن التصرف بالطائرة لشخص أجنبي يترتب عليه شطب الطائرة من السجل الخاص بالطائرات في مصر وإن هذا الشطب يعني زوال الجنسية المصرية عن الطائرة (1).

وأرى إن تمتع الطائرة بجنسية دولة معينة أمر ضروري تحتمه الأهمية الخاصة التي تحظى بها الطائرات في الوقت الحاضر ، وإن منح هذه الجنسية يحافظ بقدر معين على مصالح الدول في مجال الملاحة الجوية ، هذا من الناحية العامة ، أما بخصوص مكانة جنسية الطائرة في موضوع بحثنا فيمكن القول إن هذه الجنسية تعد محوراً مهماً في إطار تحديد الاختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات .

(3) ينظر : د. محسن شفيق ، مصدر سابق ، ص 30 .

(4) تنظر : المادة (34) من القانون .

(5) تنظر : المادة (31) من القانون .

(1) نقلاً عن د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مصدر سابق ، ص 86 .

الفصل الأول

الإختصاص الجنائي في الأجواء الإقليمية

يمثل الإختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات في الأجواء الإقليمية إحدى المسائل التي دار حولها الجدل والإختلاف الفقهي كما تعارضت بشأنها أحكام القوانين الوطنية وذلك للاشكالات التي يثيرها تعيين هذا النوع من الإختصاص ، وما زاد هذه المسألة تعقيداً هو تشابك المصالح الوطنية والاعتبارات الدولية بهذا المجال ، إذ غالباً ما يختط كل مشرع طريقاً إزاء تحديد الإختصاص الجنائي بهذه الجرائم والمشرع هنا يفضل اختصاص قانونه - في أغلب الأحيان - على غيره من الإختصاصات .

فاختلاف السبل التي تسلكها القوانين الوطنية يؤدي إلى بروز التعارض بين أحكام هذه القوانين ، بحيث يصل الأمر إلى درجة أن تتمسك كل دولة من الدول ذات العلاقة باختصاصها المانع (Exclusive) تجاه هذه الجرائم وما قد يستتبعه ذلك من صراعات بين الدول لا تخدم استقرار المجتمع الدولي ينبغي أن يسود علاقاته التفاهم المشترك والتعاون المتواصل .

وأمام مشكلة تعارض الإختصاصات هذه تبدو الحاجة ملحة لإيجاد الحلول الناجعة والكفيلة بأن تكون الدولة الأكثر أحقية من غيرها ، صاحبة الأسبقية والأولوية في نظر هذه الجرائم وينتأى ذلك من خلال الموازنة بين مصالح هذه الدول وترجيح أكثر هذه المصالح تضرراً من وقوع الجريمة وذلك دون التكرار لمصالح الدول الأخرى أو إغفال ما أصابها من ضرر ، وهذا ما يدفعنا إلى البحث عن الحلول المنطقية لهذه المشكلة ذات الأهمية مبتدئين هذا البحث باستعراض ما هو موجود من معالجات فقهية وتشريعية وتحليلها والتعرف بعد ذلك على ما طرحته المؤتمرات والاتفاقيات الدولية ، وكذلك مقارنة مواقف بعض القوانين الوطنية من مواقف غيرها وبالتالي يمكن الوصول إلى المرحلة التي يمكن عندها اقتراح السبل التي من شأنها التوفيق بين هذه

- الملاحق -
التباينات والتضييق من هوة الفجوات الحاصلة بين هذه التوجهات ، بسبب ارتكاب هذا النوع من الجرائم .

والسير على طريق معالجة هذه المشكلة يتطلب بيان الأحكام القانونية للاختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات الخاصة (private aircrafts) والطائرات العامة (Public aircrafts) كل على حدة ، وهذا ما سنسير عليه إذ خصصنا مبحثاً مستقلاً للاختصاص الجنائي بالنسبة لكل نوع من هذين النوعين من الطائرات .

المبحث الأول الاختصاص الجنائي للطائرات الخاصة

لقد أثارت مسألة تحديد الاختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات الخاصة مناقشات فقهية مكثفة تشعبت على أثرها آراء الفقهاء لتتوزع على نظريات متعددة تمسك كل منها بقانون معين كقانون واجب التطبيق على هذه الجرائم ، وذلك بالاستناد إلى مبررات ومقتضيات معينة .

وأمام هذا الجدل الفقهي الكبير بذلت جهود دولية من أجل التوصل إلى حلول ملائمة تضمن مصالح الدول المختلفة ، من خلال إيجاد صيغة توافقية لمجمل الرؤى والأفكار المطروحة ، وبالفعل حاولت بعض الاتفاقيات معالجة هذه المسألة من خلال

- الملاحق -
تبنى أحكام موحدة ، تم الاتفاق عليها من جانب الدول الموقعة ، وإلى جانب النظريات
الفقهية والجهود الدولية ، نظمت القوانين الوطنية مسألة الإختصاص الجنائي بهذه
الجرائم .
بناءً على ذلك تم تقسيم هذا المبحث على ثلاثة مطالب نتناول في الأول الموقف
الفقهي ، ونتطرق في الثاني للموقف على الصعيد الدولي ، فيما نخصص الثالث لموقف
القوانين الوطنية .

المطلب الأول الموقف الفقهي

أبرزت الاختلافات الفقهية ست نظريات بشأن تحديد القانون الواجب التطبيق
على الجرائم المرتكبة على متن الطائرات الخاصة في الأجواء الإقليمية وهي :
(نظرية الإقليمية ، نظرية الجنسية ، نظرية إختصاص دولة الهبوط ، نظرية
إختصاص دولة الإقلاع ، النظرية المختلطة ، نظرية القياس) وسنتطرق لكل نظرية
منها في فرع مستقل .

الفرع الأول نظرية الإقليمية

يقول أنصار هذه النظرية إن جميع الجرائم التي ترتكب على متن الطائرة الخاصة
ينبغي أن تخضع لقانون الدولة التي تحلق في أجوائها ، تطبيقاً لمبدأ الإقليمية القانون
الجنائي ، هذا المبدأ الذي يعد الأساس الذي تركز إليه قواعد الإختصاص الجنائي
للدولة ، إذ أن هذا المبدأ يقضي بتطبيق القانون الجنائي للدولة على كل الجرائم التي
ترتكب في إقليمها ، فالإقليم الجوي ما هو إلا جزء من إقليم الدولة شأنه شأن الإقليم
الأرضي ، والبحر الإقليمي⁽¹⁾ .

حيث إن دعاء هذه النظرية يشبهون الفضاء الجوي الذي يعلو إقليم الدولة الأرضي
بالبحر الإقليمي وما يحتمه هذا التشبيه هو أن تكون الدولة صاحبة الإقليم الجوي
مختصة مكانياً بنظر ما يقع من جرائم في هذا الإقليم وإن القول بخلاف ذلك يشكل
مساساً بسيادة الدولة على إقليمها لأنه يعني تجاوز سيادة على سيادة
أخرى⁽²⁾ وعليه تقتضي متطلبات سيادة الدولة خضوع الجرائم المرتكبة على متن
الطائرات الخاصة للقانون الجنائي للدولة صاحبة الاجواء .

(1) ينظر : د. صلاح الدين جمال الدين ، إرهاب ركاب الطائرات ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2004 ،
ص 117 .

(2) ينظر : د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مصدر سابق ، ص 170 .

- الملاحق -

ومع ان هذه النظرية تستقيم مع المنطق القانوني الذي يمنح الدولة اختصاصاً مانعاً (Exclusive) على اقليمها (3) الا انها قد تعرضت للانتقاد من نواحي عديدة ، فقد قيل ان الاخذ بنظرية الاقليمية هذه يصطدم بجملة صعوبات مادية منها تعذر تحديد الاقليم الذي ارتكبت في فضائه الجريمة وبالتالي يصعب امر معرفة الدولة التي ارتكبت الجريمة في اجوائها ، وذلك متأثراً من السرعة الفائقة التي تتميز بها الطائرات الحديثة ، حيث انها لا تكاد تدخل الاقليم الجوي لدولة معينة حتى تخرج منه لتدخل اقليم دولة اخرى ، وهنا من الممكن تصور امتداد المدة الزمنية لارتكاب الجريمة إلى دولتين او اكثر بفعل هذه السرعة المذهلة (1) .

كما إنه قد يستحيل إعمال هذه النظرية في حالة تعذر علم الدولة صاحبة الاقليم الجوي بالجريمة المرتكبة ، وذلك في الاحوال التي لا تكون هناك معالم أو آثار خارجية لهذه الجريمة ، كرمي الجثة من الطائرة مثلاً إذ ان معرفة ارتكاب الجريمة في هذه الاحوال لا تتم الا عن طريق ابلاغ قيادة الطائرة عن هذه الجرائم او ان هذه الجريمة لا تكتشف الا بعد هبوط الطائرة بسبب ارتكاب الجريمة (2) .

كذلك أن الدولة صاحبة الاقليم الجوي تكون في كثير من الاحيان ليست بصاحبة مصلحة في اخضاع الجرائم المرتكبة على متن الطائرات المارة في اجوائها لقانونها وذلك في الحالات التي لا تكون فيها الطائرة تابعة لها ، ولا ينتمي اليها كل من الجاني والمجني عليه بالاضافة إلى ان هذه الجرائم لا تمس بحال من الاحوال امنها واستقرارها وسلامة مواطنيها (3) .

الفرع الثاني نظرية الجنسية

بالنظر للانتقادات التي وجهت إلى نظرية الاقليمية ، اتجه رأي فقهي إلى الاخذ بقانون الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها وجعله القانون الواجب التطبيق على ما يرتكب من جرائم على متن الطائرة وحيثما وجدت هذه الطائرة ، إذ ان قانون دولتها يصاحبها في رحلتها ويطبق عليها في جميع اوضاعها (4) .

وقد دافع عن هذه النظرية الأستاذ (فوشي) في مشروعه بشأن (النظام القانوني للطائرات) الذي قدمه إلى معهد القانون الدولي عام (1902) واستند في تبرير رأيه

(3) أشارت محكمة التحكيم الدولية الدائمة في حكمها الذي أصدرته في 4 / ابريل / 1928 بخصوص النزاع الأمريكي الهولندي حول جزر (بالماس) (Palmas) إلى الإختصاص المانع وسيادة الدولة على إقليمها بقولها : (إن السيادة الإقليمية تعني احتكار ممارسة الأنشطة المتعلقة بالسيادة) ، ينظر بشأن هذا : د. أحمد فتحي سرور ، الوسيط في قانون العقوبات ، الجزء الأول ، القسم العام ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1981 ، ص 192 .

(1) ينظر : د. محمد وفيق أبو اتله ، تنظيم استخدام الفضاء ، الطبعة الأولى ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، 1972 ، ص 87 .

(2) ينظر : المصدر نفسه ، ص 87 .

(3) ينظر : د. أبو زيد رضوان ، مصدر سابق ، ص 75 .

(4) ينظر : د. محمود مختار بريري ، مصدر سابق ، ص 68 .

- الملاحق -

إلى ان الدولة التي تحلق الطائرة في اقليمها لا يتعكر صفو النظام العام فيها او يتهدد استقرارها من جراء ارتكاب جريمة معينة على متن هذه الطائرة ، ويرى ان مصلحة هذه الدولة تكون منعدمة في نظر هذه الجريمة في حين ان الدولة الاكثر اهتماما بتطبيق النظام والتقيّد بأحكام القوانين هي الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها ، لان حمل الطائرة لهذه الجنسية يعني ان تكون الدولة التي منحتها هذه الجنسية مسؤولة على وجه الدوام عن الحفاظ على حسن سير عمل هذه الطائرة وديمومة فاعليتها كأداة للملاحة الجوية ⁽¹⁾ (Air Navigation) ثم قدم الفقيه المذكور مشروعا آخراً لإتفاقية بهذا الشأن إلى مؤتمر اللجنة الدولية للطيران المدني المنعقد في بودابست سنة 1930 ، وكان من بين ما اقترحه هو ابقاء التنافس بين قانون دولة العلم وقانون الدولة صاحبة الاقليم الجوي إلى ان يتم إلقاء القبض على مرتكب الجريمة من قبل سلطات أي من البلدين وعندها تكون الدولة التي ألقت سلطاتها القبض على المتهم مختصة في محاكمته عنها ⁽²⁾ .

الا ان هذا الفقيه يبقي الأولوية لقانون دولة جنسية الطائرة على قانون دولة الاقليم وقوانين غيرها من الدول الاخرى ، الا في الحالات التي يلحق فيها الضرر جراء ارتكاب الجريمة بالدولة التي تحلق الطائرة في اقليمها أو باحد رعاياها او تمس الجريمة باحدى الدول غير دولة العلم ودولة الجنسية ، إذ تكون هذه الدول صاحبة اختصاص بمسألة مرتكبي هذه الجرائم ، وكذلك يرى ان دولة جنسية الطائرة تبقى مختصة في حالة رفض دولة اخرى تسليم المتهم بعد القبض عليه انتظاراً لتحديد القانون الواجب التطبيق ⁽³⁾ .

ويؤيد البعض ما طرحه الفقيه (فوشي) بشأن تبني نظرية الجنسية لما تتميز به من السهولة والوضوح حيث يفضل هؤلاء الفقهاء قانون دولة العلم بقولهم : (. . . لا جدال في أن القول بتطبيق هذا القانون هو أصلح الحلول كلها لأن الطائرات - كالسفن - تعتبر في العرف الدولي امتداداً لإقليم الدولة التي تحمل جنسيتها فتعتبر الجرائم التي تقع عليها أثناء الطيران كما لو وقعت في إقليم هذه الدولة فمن المنطق أن يكون قانونها هو الواجب التطبيق عليها) ⁽¹⁾ .

وعلى الرغم من ان اصحاب هذه النظرية حاولوا جاهدين معالجة عيوب النظرية الأولى - نظرية الإقليمية - باقتراحهم تبني اختصاص دولة جنسية الطائرة إلا ان نظريتهم هي الاخرى كانت موضعاً للنقد على أساس عدم وجود رابطة في بعض الأحيان بين الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها وبين الجريمة المرتكبة اما لكون الجاني أو المجني عليه ليس من مواطني هذه الدولة او لان الجريمة المرتكبة لا تنطوي على

(1) ينظر : د. كمال أنور محمد ، مصدر سابق ، ص 114 .

(2) ينظر : د. محمد المجذوب ، خطف الطائرات في الممارسة والقانون ، معهد البحوث والدراسات العربية ، القاهرة ، 1974 ، ص 112 و 113 .

(3) MARCEL LE Goff, MANUEL DE DROIT AERIEN, LIBRAIRIE DALLOZ 11, RUE, SOUFFLOT, VE, PARIS, 1961, P.372.

(1) ينظر : د. محسن شفيق ، مصدر سابق ، ص 33 و 34 .

- الملاحق -
ما يمس أمنها ومصالحها الأساسية وذلك عندما ترتكب الجريمة والطائرة تحلق خارج حدود هذه الدولة ، ويضيف المنتقدون ان ارتكاب الجريمة في مكان بعيد عن اقليم الدولة امر لا توجد معه امكانية لاجراء التحقيق وجمع الاستدلالات بخصوص هذه الجريمة بشكل مناسب ومفيد (2) .

الفرع الثالث

نظرية إختصاص دولة الهبوط

يفضل البعض تطبيق قانون الدولة التي تهبط فيها الطائرة مباشرة بعد ارتكاب الجريمة ، بحيث تكون لهذا القانون الأسبقية في السريان على ما يرتكب من جرائم على متن الطائرات التي تهبط في اقليمها (3) .

وقد استند اصحاب هذه النظرية إلى جملة مبررات تدعو إلى تغليب قانون اول دولة تهبط الطائرة فيها ، ومنها ان هذه الدولة تكون اكثر من غيرها مقدرة على إلقاء القبض على المتهم خلافا لما هو عليه الحال لو انعقد الإختصاص لدولة اخرى ، إذ من الممكن تصور إفلات الجاني من العقاب في هذه الحالة ، لان الدولة التي ستهبط فيها الطائرة ليست بالضرورة هي الدولة التي تملك اختصاص النظر بالجريمة المرتكبة على متن هذه الطائرة طبقا لقواعد الإختصاص الجنائي هذا من جهة ، ومن جهة اخرى فان المبررات العملية تفرض تبني قانون دولة الهبوط (1) .

وتتمثل هذه المبررات في ان عملية جمع الادلة عن الجريمة المرتكبة والتحقق من آثارها واجراء المعاينات الضرورية في الاثبات واستجواب الشهود وضبط ما يساهم في معرفة ملابسات ارتكاب هذه الجريمة ، كل هذه الاجراءات تكون اسهل وايسر في مكان هبوط الطائرة مقارنة بأي مكان اخر ، وبالتالي يمكن معالجة الموقف وتعود الامور إلى ما كانت عليه قبل ارتكاب الجريمة وبذلك تستطيع الطائرة اكمال مشوارها والاستمرار في رحلتها (2) .

فانصار هذه النظرية يرون ان دولة الهبوط تنفرد بخاصية تبرر اختصاصها وهي ان سلطات هذه الدولة تكون اولى السلطات التي تستقبل الطائرة بعد ارتكاب الجريمة على متنها إذ ان هناك صلة مباشرة بين الجريمة المرتكبة ومكان هبوط الطائرة وان هذه الصلة تسهل تحديد مكان ارتكاب الجريمة وبالتالي تمنح دولة الهبوط الصدارة في مباشرة الإختصاص الجنائي ازاء هذه الجرائم (3) .

(2) ينظر : د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مصدر سابق ، ص 171 .

(3) ينظر : د. صلاح الدين جمال الدين ، مصدر سابق ، ص 122 .

(1) ينظر : د. محسن شفيق ، مصدر سابق ، ص 33 .

(2) ينظر : د. سهيل حسين الفتلاوي و د. غالب عواد حوامدة ، مصدر سابق ، ص 161 .

(3) ينظر : د. ثروت الأسيوطي ، مصدر سابق ، ص 63 .

- الملاحق -

وحال هذه النظرية حال ما سبقها فقد تعرضت للانتقاد من زوايا متعددة وقيل بان الإختصاص سيكون في هذه الحالة مرتبط بآرادة قائد الطائرة كما لا توجد هناك رابطة كافية تربط اختصاص دولة الهبوط بالجريمة المرتكبة (4) .

وقيل إن مصلحة دولة الهبوط كثيراً ما تنعدم في العقاب على الجريمة المرتكبة وذلك في الحالات التي لا تتضمن هذه الجريمة مساساً بامن الدولة المذكورة وسلامتها ولا يكون احد رعاياها جانبياً او مجنياً عليه وكذلك ان من شأن ممارسة هذا الإختصاص اعاقا حركة الملاحة الجوية حيث ان عملية التحقيق في الجرائم تتطلب وقتاً كافياً قد يعوق حركة الطائرات خاصة وانها تسير بخطوط جوية منتظمة (Scheduled. Onternational Aip Service) ، وبالإضافة إلى ذلك تنطوي ممارسة هذا الإختصاص على تجاهل للسيادة الإقليمية (1) .

الفرع الرابع نظرية إختصاص دولة الإقلاع

يستحسن جانب من الفقه سريان قانون الدولة التي اقلعت منها الطائرة تقادياً لل صعوبات التي تعترض طريق تحديد مكان ارتكاب الجريمة ويرى الذين ينادون بهذه النظرية ان صلاحية القاضي في هذه الحالة ستكون صلاحية اعتبارية ، وان هذه الصلاحية تمتاز بمزايا التغلب على مشكلة تعيين النطاق المادي الذي ارتكبت فيه الجريمة (2) .

ومع ان اصحاب هذه النظرية حاولوا ازالة الغموض الذي يكتنف مسألة تحديد الإختصاص الجنائي في الجرائم التي ترتكب على متن الطائرة وسعوا إلى اضافة طابع الوضوح والبساطة على هذه المسألة الا ان نظريتهم كانت محلاً للنقد أيضاً كالنظريات المتقدمة ، فقد قال منتقدوها ان الدولة التي اقلعت منها الطائرة شأنها شأن دولة الهبوط ودولة الاقليم ودولة العلم قد لا تستشعر المصلحة الكافية في إخضاع هذه الجرائم لقانونها عندما لا تمتد إليها آثار الجريمة (3) .

الفرع الخامس النظرية المختلطة

نتيجة الثغرات والعيوب التي شابت النظريات السابقة وازاء هذه الحالة من تضارب الآراء الفقهية وعدم التوصل إلى قانون يجب تطبيقه في جميع الحالات ، حاول جانب فقهي ايجاد حل توفيقي يجمع بين اكثر من قانون في مجال الجرائم

(4) ينظر : د. إبراهيم فهمي شحاته ، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1966 ، ص 86 .

(1) ينظر : المصدر نفسه ، ص 86 .

(2) ينظر : د. عبد الإله الخاني ، القضاء الجزائي الوطني وجرائم ما وراء الحدود ، الجزء الأول ، الصلاحية القضائية ، المطبعة الجديدة ، دمشق ، 1964 ، ص 109 .

(3) ينظر : د. ثروت الأسيوطي ، مصدر سابق ، ص 64 و 65 .

- الملاحق -
المرتكبة على متن الطائرة الخاصة ، وقد وقف على رأس هذا الاتجاه الفقيه البلجيكي (Charles Devisscher) إذ يذهب هذا الفقيه إلى ضرورة عدم تغليب احد القوانين ليطبق في جميع الاحوال دون غيره وإنما ينبغي اجراء مفاضلة بين هذه القوانين وفقا لظروف واعتبارات كل جريمة على حدة ليتم على اثر هذه المفاضلة تغليب احد هذه القوانين على غيره (1) .

فاذا كانت الجريمة ناشئة عن مخالفة قوانين وانظمة الملاحة الجوية او اذا ارتكبت والطائرة لا زالت رابضة في المطار فان قانون دولة الاقليم الجوي تكون له الغلبة على قانون الدولة التي تنتمي اليها الطائرة بجنسيتها ، اما قانون دولة جنسية الطائرة فتكون له الأولوية عندما تكون الجريمة المرتكبة قد ارتكبت بالمخالفة للنظام الداخلي للطائرة او اذا كانت الجريمة قد وقعت من بعض اعضاء طاقم الطائرة ضد البعض الآخر (2) .
فهذه النظرية عبارة عن خليط من نظريتي الاقليمية والجنسية بالدرجة الاساس الا ان ذلك لا يمنع الدول الاخرى - وفقا لهذه النظرية - حقها في مباشرة الإختصاص الجنائي بشأن هذه الجرائم في حالة امتداد آثار الجريمة اليها ، وعلى الرغم من ان هذه النظرية نظرية توفيقية استهدف مبتدعوها تجنب المبادئ المجردة غير القابلة للتطبيق السليم ، وعدم الاصرار على قانون بعينه على انه الواجب التطبيق الا ان الأخذ بها لا يخلو من احتمالات التعارض خاصة بين قانون دولة الاقليم وقانون دولة جنسية الطائرة (3) .

الفرع السادس

نظرية القياس

يذهب أنصار هذه النظرية إلى ضرورة تطبيق الاحكام القانونية السارية في نطاق القانون البحري والخاصة بالإختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على ظهر السفن ، وإعمالها في مجال الجرائم المرتكبة على متن الطائرات الخاصة ، وذلك للتشابه الموجود بين الطائرة والسفينة والذي من اوجهه تمتع كل من الطائرة والسفينة بجنسية معينة وسيرهما في خطوط منتظمة ، وتشابه الطائرة مع السفينة أيضا من ناحية المخاطر التي تتعرضان لها بعد انفصالهما عن الارض ، أضف إلى ذلك ان روح الجماعة تسود الاشخاص المتواجدين على متن الطائرة وظهر السفينة (1) .

إلا ان هذه النظرية قد انتقدت ايضا ، فيرى منتقدوها ان الذين يدعون إلى تطبيق قواعد الإختصاص الجنائي المعمول بها في القانون البحري على الطائرة قد وقعوا في وهم كبير هو التشابه بين وضع الطائرة ووضع السفينة ، فالسفينة تسير وفق وسائل فنية محدودة التطور خلاف ما عليه الحال بالنسبة للطائرة إذ تعمل بتقنيات ومواصفات

(1) ينظر : د. أبو زيد رضوان ، مصدر سابق ، ص 77 .

(2) ينظر : المصدر نفسه ، ص 77 .

(3) ينظر : د. محمود مختار بربري ، مصدر سابق ، ص 69 .

(1) ينظر : د. كمال أنور محمد ، مصدر سابق ، ص 119 و ص 120 .

- الملاحق -
فنية دقيقة وتتميز عن السفينة كذلك بالسرعة الفائقة التي تمكنها من اجتياز أقاليم دول متعددة (2).

فالتشابه القائم بين القانون البحري والقانون الجوي لا يمكن ان يؤدي بحال من الاحوال إلى انكار ذاتية القانون الجوي حيث يرى انصار هذه الذاتية ان القانون الجوي لا يمكنه أبداً أن يقاس على القانون البحري ، بحيث يستعير احكامه ويقلد انظمته فقد نشأت أصول القانون البحري في بيئة بحرية تتميز من حيث طبيعتها عن الفضاء الذي تتصل به قواعد القانون الجوي (3).

الفرع السابع تقييم النظريات

بعد إستعراض النظريات المتقدمة يمكننا القول بخصوص كل واحدة ، منها : ان الاخذ (بنظرية الإقليمية) وان كان يتماشى مع سيادة الدولة على اقليمها الجوي الا انه يكون غير ذي فاعلية بهذا الصدد في اغلب الاحيان اما لانعدام مصلحة الدولة صاحبة الاقليم في نظر الجريمة المرتكبة او بفعل عقبات مادية تحول دون علم هذه الدولة بالجريمة او دون تعيين موضع ارتكابها بشكل دقيق ، الا انني في الوقت ذاته أدعو إلى جعل الدولة صاحبة الاقليم الجوي مختصة جنائياً بنظر الجرائم المرتكبة في اقليمها الجوي في حالات معينة هي : حالة كون الجاني أو المجني عليه احد رعاياها وحالة كون الجريمة المرتكبة قد مست امن هذه الدولة او خرقت انظمتها الموضوعية في مجال الطيران ، وكذلك حالة هبوط الطائرة في اقليم هذه الدولة بعد ارتكاب الجريمة واخيرا حالة طلب الطائرة المساعدة من سلطات الدولة المذكورة .

أما (نظرية إختصاص دولة الهبوط) و (نظرية إختصاص دولة الإقلاع) فلا يمكن اعتمادهما - من وجهة نظرنا - لعدم استنادهما لأسس واضحة ومبررات كافية ، وان في الاخذ بهما تغليب لسيادة على أخرى مع عدم وجود ما يستدعيه مثل هذا الأمر .

وفيما يتعلق بـ (النظرية المختلطة) أرى ان تبنيها يؤدي إلى حالة من التعارض بين قانون دولة الاقليم وقانون دولة جنسية الطائرة ويثير النزاع بين هاتين الدولتين عندما تدعي كل من هاتين الدولتين إختصاصها بنظر الجريمة المرتكبة وتتمسك بهذا الإختصاص نتيجة الاختلاف اما في تحديد طبيعة الجرائم المرتكبة او في تعيين الحيز المكاني الذي ارتكبت فيه الجريمة .

وعن (نظرية القياس) نقول ان لا مجال لان تقاس الاحكام القانونية المتعلقة بالإختصاص الجنائي في ميدان الملاحة الجوية على احكام الإختصاص الجنائي

(2) ينظر : د. عبد الإله الخاني ، مصدر سابق ، ص 106 .

(3) ينظر : د. محمد فريد العريني و د. رفعت فخري ، القانون الجوي ، دار المطبوعات الجامعية ، القاهرة ،

1994 ، ص 34 و 35 .

- الملاحق -
السارية في مجال الملاحة البحرية ، وذلك لحجم الاختلاف الموجود بين الطائرة والسفينة .

ولم يتبق لنا من هذه النظريات سوى (نظرية الجنسية) التي نفضل اعتمادها كقاعدة اساسية في نطاق الإختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات الخاصة لان الاخذ بها يعد الاقرب إلى كفالة الحماية الجنائية للملاحة الجوية هذا من جهة ، ومن جهة اخرى ان تبينها هو الاكثر حفاظا على سيادة الدولة على طائراتها التي تحمل جنسيتها وترفع علمها فالملاحظ هو ان الدول لا تفرط في امر التمسك بطائراتها .

والصلة التي تربط الدولة التي تتبعها الطائرة بالجرائم التي ترتكب على متنها واضحة ولا غبار عليها ، ولو كانت هذه الجرائم واقعة في اقليم دولة اجنبية لان الجريمة المرتكبة تعبر عن خرق لقوانين الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها في المقام الأول .

ويتمشى الاخذ بهذه النظرية مع معطيات العصر الحديث في مجال النظرية إلى الجريمة فلم تعد الجريمة منحصرة داخل حدود اقليم دولة واحدة كما كان عليه الحال سابقا بل ان ارتكابها اخذ صورا اخرى لم تعرف من قبل حيث يمتد النشاط الاجرامي في جرائم معينة إلى عدة دول .

وتبني هذه النظرية كقاعدة أساسية ترد عليه استثناءات معينة ينعقد الإختصاص فيها للدولة التي ارتكبت الجريمة في إقليمها الجوي وذلك عند تحقق إحدى الحالات التي ذكرناها عند تقييمنا لنظرية الإقليمية .

المطلب الثاني

الموقف على الصعيد الدولي

إن مشكلة تعيين الإختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات الخاصة ، لم تاخذ نصيبها من جهود الفقهاء والمشرعين الوطنيين فحسب بل أخذت طريقها كذلك إلى المؤتمرات والاتفاقيات الدولية ، وان الاهتمام الدولي بهذه المشكلة متأّت من ان الطائرة بصورة عامة وبحسب طبيعتها التي تمكنها من عبور اقاليم دول عديدة تثير مشكلات على الصعيد الدولي ⁽¹⁾ من ناحية ومن ناحية اخرى فان التشابه في ظروف الملاحة الجوية في الاماكن المختلفة ينتج عنه ان تكون مشكلات الملاحة

(1) PETER B. KEENAN, AND, ANTHONY LESTER, AND PETER MARTIN, SHAWCROSS AND BEAUMONT ON AIR LAW, THIRD EDITION, BUTTER WORTHS, LONDON, 1966, P. 88.

- الملاحق -
الجوية هي الاخرى متشابهة ، الامر الذي ادى بالمجتمع الدولي إلى البحث عن قواعد دولية موحدة تحكم الملاحة الجوية (2) .

وقد توزعت هذه الجهود على حقتين رئيسيتين : الاولى هي المرحلة السابقة لعقد إتفاقية شيكاغو عام 1944 ، اما الثانية فهي المرحلة التي اعقبت عقد هذه الإتفاقية والتي شهدت عقد إتفاقية طوكيو عام 1963 الخاصة بالجرائم والافعال الاخرى المرتكبة على متن الطائرات (3) ، وسنخصص فرعاً مستقلاً لكل من هاتين المرحلتين ، ونتطرق في فرع ثالث لموقف إتفاقية طوكيو لعام 1963 وذلك لاهميتها في هذا الشأن .

الفرع الأول

الموقف في المرحلة السابقة لعقد إتفاقية شيكاغو عام 1944
لعل أول جهد دولي بذل على طريق حل مشكلة تنازع الاختصاصات في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات ، تمثل بذلك المشروع الذي ناقشه مجمع القانون الدولي عام 1902 وكان الطيران - حينذاك - لا يزال في مراحله الأولى ومما جاء في ذلك المشروع : (إن الجرائم التي ترتكب في أي مكان من الجو على متن الطائرة ، من قبل أفراد الطاقم أو من قبل أي شخص آخر موجود على متنها تقع ضمن اختصاص محاكم الدولة التي تنتمي إليها الطائرة وتخضع لأحكام تشريعات هذه الدولة مهما تكن جنسيات الركاب والضحايا) (1) .

وأشار المشروع اضافة إلى ما تقدم إلى ان هناك واجبا ملقى على عاتق الدولة التي تهبط فيها الطائرة يتجسد بتوقيف المتهم بهذه الجرائم ومن ثم تسليمه إلى الدولة صاحبة الاختصاص في محاكمته ، كما تضمن اعطاء الحق للدولة التي تمر الطائرة في اجوائها باخضاع هذه الطائرات لقوانينها في حالة تحدي هذه القوانين والتمرد عليها او عند قيامها باعمال التجسس على هذه الدولة لصالح دولة اخرى وكذلك عندما تنهرب هذه الطائرات من معاملات الكمارك او المراقبة الصحية ، وعلى الرغم من عدم اعتماد هذا المشروع بصورة إتفاقية دولية الا ان مضامينه الداعية إلى تبني اختصاص دولة جنسية الطائرة قد لقيت تأييداً في المؤتمرات التي عقدتها اللجنة القانونية الدولية للطيران منذ عام 1910 (2) .

وفي عام 1919 وقعت إتفاقية باريس الخاصة بالملاحة الجوية ولكون هذه الإتفاقية قد تبنت مبدأ سيادة الدولة على اقليمها الجوي فانها قد اخضعت الجرائم المرتكبة على متن الطائرات الخاصة لاختصاص الدولة صاحبة هذا الاقليم ، ولان هذا

(2) ينظر : د. محمود مختار بريري و د. عمر فؤاد عمر ، القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2003 ، ص18 .

(3) صادق العراق على هذه الإتفاقية بالقانون رقم 89 الصادر في 23 / 4 / 1980 والمنشور بجريدة الوقائع العراقية بالعدد 2774 في 19 / 5 / 1980 .

(1) ينظر : د. محمد المجذوب ، مصدر سابق ، ص112 .

(2) المصدر نفسه ، ص112 .

- الملاحق -
المبدأ قد ولد صعوبات عديدة في التطبيق العملي فان آراء الفقهاء قد تباينت حول النهج الذي يجب اتباعه بهذا الخصوص (3).

فقد ذهب رأي إلى ان من حق الدولة ان تمارس اختصاصها بشكل مطلق ازاء هذه الجرائم ، بينما اتجه آخرون إلى ان مباشرة هذا الاختصاص تقتصر على اول دولة تهبط فيها الطائرة بعد ارتكاب الجريمة وفي الوقت ذاته نادى البعض بحل وسط يقضي بان يتحدد اختصاص دولة الاقليم بالتصرفات التي تمثل انتهاكا لانظمة الملاحة الجوية اثناء مرور الطائرة في اقليم هذه الدولة (1).

وعند عقد اللجنة القانونية الدولية للطيران مؤتمرها عام 1930 في (بودابست) كانت الكفة تميل إلى ان يكون الاختصاص الرئيس لدولة العلم الا في بعض الاحوال الطائرة لينتهي المؤتمر في المادة السابعة من حلولة إلى إعطاء الأولوية في الاختصاص لقانون دولة العلم الا في الحالتين الآتيتين حيث ينعقد الاختصاص الجنائي فيهما للدولة التي تحلق الطائرة في أجوائها :

أ- إذا كان من شأن الفعل تعكير الأمن والنظام العام (Public order) في الدولة التي تحلق في سمائها الطائرة .

ب- إذا كان الفعل قد أضر بسكان هذه الدولة .

وقد ألزم المؤتمر في المادة السابعة من الحلول التي توصل اليها الدولة التي تحظر تسليم رعاياها بوجوب مسألتهم عن الجرائم التي يرتكبونها على متن إحدى الطائرات الأجنبية وذلك عند لجوئهم إليها على شرط ان تكون الجريمة معاقبا عليها في قانون هذه الدولة (2).

ولكن ما تجدر الإشارة إليه هو ان المؤتمر لم يستبعد اختصاصات الدول الاخرى ، ولهذا السبب بقيت مشكلة التعارض في الاختصاصات قائمة عندما تطالب دول اخرى بمباشرة حقها في نظر الجرائم المرتكبة على متن الطائرات الخاصة . ولم يكن معهد القانون الدولي غائبا عن هذه الجهود فقد أعد مشروع إتفاقية تعالج مسألة الاختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات الخاصة وذلك عام 1932 عند انعقاده في (لكسمبورغ) وقد تم الاعتراف في هذا المشروع بالاختصاص الاقليمي (Territorial jurisdiction) للدولة التي حدثت في اقليمها الاعمال المكونة للجريمة وكذلك اقر باختصاص الدولة التي تحمل الطائرة علمها واخذ ايضا باختصاص الدولة التي ظهرت في اقليمها نتائج الجريمة او امتدت إليها آثارها ، وقد جعل المشروع من اختصاص دولة الهبوط اختصاصاً احتياطياً (1).

(3) ينظر : فاطمة حسن شبيب السامرائي ، الطيران المدني العربي والقانون الدولي ، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية القانون والسياسة ، جامعة بغداد ، 1982 ، ص 71 .

(1) ينظر : المصدر نفسه ، ص 71 .

(2) MARCEL LE GOFF, OP.CIT, P 372.

(1) ينظر : د. كمال أنور محمد ، مصدر سابق ، ص 123 .

- الملاحق -

والى جانب هذه الاختصاصات أبقي المشروع الاختصاصات المنصوص عليها في تشريعات الدول الاطراف في المعاهدة ، ثم تطرق هذا المشروع إلى الحالات التي تختص فيها دولة العلم بنظر الجريمة المرتكبة وهذه الحالات هي : حالة كون الجريمة قد ارتكبت بالمخالفة لقوانين هذه الدولة والخاصة بالملاحة الجوية ، وكذلك حالة كون الجريمة موجهة ضد نظام الطائرة وقيادتها في المرحلة الفاصلة بين الإقلاع والهبوط اما ما تختص به دولة الاقليم فهي مخالفات قوانين وانظمة هذه الدولة ، وبخصوص الجرائم التي ترتكب أثناء توقف الطائرة في دولة الهبوط فان الدولة الاخيرة تكون مختصة بنظرها طالما وجد المجرم على أراضيها (2) .

الفرع الثاني

الموقف في المرحلة اللاحقة لعقد إتفاقية شيكاغو عام 1944

بعد توقيع إتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي - والتي يعد توقيعها انعطافة مهمة على صعيد التنظيم القانوني للطيران المدني - تكثفت الجهود وزادت درجة الاهتمام حيال مسألة الاختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات الخاصة فقد أولت المنظمة الدولية للطيران المدني (I.C.A.O) هذه المسألة عناية متميزة وبذلت من اجلها مجهودات كبيرة اتسمت بالعمق والشمول ، وعملت على بحث المسألة من جميع جوانبها بعد ان ظهر قصور المؤتمرات والاتفاقيات الدولية السابقة عن التوصل إلى مجموعة قواعد واضحة ومحددة تتولى تنظيم الموضوع من زواياه المتعددة ، حيث عكفت اللجنة القانونية (1) ، التابعة للمنظمة على بحث ومناقشة المشكلة المذكورة منذ عام 1950 تحت عنوان (الوضع القانوني للطائرة) ثم أخذت هذه اللجنة بعقد الاجتماع تلو الاجتماع وذلك ابتداء من عام 1951 حيث عقدت عدة اجتماعات في هذا العام في مكسيكو ومدريد وريو دي جانيرو ثم عقد اجتماع آخر في مونتريال عام 1954 وكذلك في كراكاسو وجنيف عام 1956 ومونتريال عام 1958 (2) وذلك من اجل التوصل إلى صياغة مشروع إتفاقية يتولى تنظيم المسألة المذكورة .

وقد تخلل جهود المنظمة الدولية للطيران المدني انعقاد المؤتمر الدولي السابع لقانون العقوبات في أثينا عام 1957 وقد طرحت خلال انعقاده آراء متعددة يذهب كل

(2) ينظر : المصدر نفسه ، ص 123 و 124 .

(1) تم إنشاء هذه اللجنة عام 1947 خلال انعقاد الدورة الأولى لمنظمة الطيران المدني الدولية " I.C.A.O " ثم أعيد تنظيمها في الدورة السابعة للجمعية عام 1953 وقد حلت محل اللجنة الدولية الفنية للخبراء الحقوقيين الجوبيين وعضويتها مفتوحة لكل الدول المتعاقدة وتعنى بالجانب القانوني للمنظمة كما تختص بدراسة المسائل المتعلقة بالقانون الجوي الدولي العام التي يحيلها مجلس المنظمة أو جمعيتها عليها وتتولى إعداد مشروعات الاتفاقيات الدولية التي تدخل في نطاق القانون الجوي بالإضافة إلى مهام أخرى موكلة إليها .

(2) ينظر : د. محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي ، الدار الجامعية للطباعة والنشر ، بيروت ، 1980 ، ص 30 .

- الملاحق -
رأي منها إلى تبني اختصاص دولة معينة بمفرده إلى جانب اختصاصات دول أخرى على سبيل الاحتياط وقد انتهى المؤتمر المذكور إلى التأكيد على أنه لا توجد قاعدة من قواعد القانون الدولي العام تتعارض مع الأخذ بمبدأ الإختصاص المبني على جنسية الطائرة طبقاً للتشريعات الوطنية وإن هذا المبدأ لا يستبعد مطلقاً باقي عناصر الإختصاص المقررة في القوانين العقابية الوطنية وكذلك عبر المؤتمر عن أمله في أن تتوصل الدول إلى حل لتنازع الإختصاص وذلك من خلال اتفاق دولي يتولى تنظيم ذلك (1).

وفي عام 1959 وضعت اللجنة القانونية للمنظمة مشروع إتفاقية يتضمن احكام تعدد الإختصاصات وتحديد الأولوية فيما بينها ومعالجة حالات تعارضها إلا أن هذا المشروع قد تم استبداله بمشروع آخر ناقشته المنظمة الدولية للطيران المدني بدورها المنعقدة في روما عام 1962 ووافقت عليه لتقوم لاحقاً بعرضه على المؤتمر الدولي للطيران المدني المنعقد في طوكيو في العشرين من أغسطس عام 1963 (2).

واختتم هذا المؤتمر أعماله في الرابع عشر من أيلول من العام ذاته بالموافقة على هذا المشروع ليخرج إلى حيز الوجود على شكل إتفاقية دولية عرفت باسم (الإتفاقية الخاصة بالجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات) (The Tokyo Convention on offences and certain other acts committed on board aircraft) فكانت حصيلة الاجتماعات السابقة والجهود المبذولة ، ولم تكتف المنظمة الدولية للطيران بعقد هذه الإتفاقية بل تواصلت بعد ذلك جهودها في هذا المجال لتثمر عن توقيع إتفاقية قمع الإستيلاء غير القانوني على الطائرات في لاهاي عام 1970 (3) ، ومن ثم توقيع إتفاقية قمع الجرائم والأفعال الأخرى الموجهة لسلامة الطيران المدني في مونتريال عام 1971 (4).

وستقتصر دراستنا في هذا الفصل على إتفاقية طوكيو ، أما الاتفاقيتان الأخريان فسنتطرق إليهما في الفصل الثالث .

الفرع الثالث

موقف إتفاقية طوكيو لعام 1963

تتكون إتفاقية طوكيو الخاصة بالجرائم المرتكبة على متن الطائرات من ست وعشرين مادة تتوزع على سبعة أبواب هي : (مجال تطبيق الإتفاقية ، والإختصاص الجنائي ، وسلطات قائد الطائرة ، والإستيلاء غير القانوني على الطائرات ، وسلطات

(1) ينظر : د. أحمد فتحي سرور ، مصدر سابق ، ص 202 .

(2) ينظر : د. محمد فريد العريني ، مصدر سابق ، ص 30 .

(3) صادق العراق على هذه الإتفاقية بالقانون رقم 127 الصادر في 19 / 8 / 1971 والمنشور بجريدة الوقائع العراقية بالعدد 2040 في 4 / 9 / 1971 .

(4) صادق العراق على هذه الإتفاقية بالقانون رقم 95 الصادر في 24 / 4 / 1980 والمنشور بجريدة الوقائع العراقية بالعدد 2777 في 2 / 6 / 1980 .

- الملاحق -
الدول المتعاقدة ، وأحكام أخرى تتعلق بتسليم المتهمين والتحقيق معهم ، وأحكام ختامية) .

وسنوضح ما نصت عليه هذه الإتفاقية بشأن (الإختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات الخاصة) .

أولاً - الإختصاص الرئيس طبقاً لإتفاقية طوكيو :

لقد عني الباب الثاني من إتفاقية طوكيو لعام 1963 بالإختصاص في الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات ، إذ عالجت المادتان الثالثة والرابعة هذه المسألة ، وقد قررت الإتفاقية لدولة تسجيل الطائرة أي الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها ، اختصاصاً عاماً بالنسبة لهذه الجرائم إذ تنص الإتفاقية على ما يأتي : (تختص دولة تسجيل الطائرة بمباشرة اختصاصها الجنائي فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن هذه الطائرة) (1) .

وبعد ان جعل هذا النص دولة تسجيل الطائرة صاحبة الإختصاص الأساسي ، ذهبت بعد ذلك الإتفاقية إلى أبعد من هذا الامر وذلك بإلزامها الدول المتعاقدة بالقيام بعدة خطوات على هذا الطريق بقولها : (على كل دولة متعاقدة - باعتبارها دولة التسجيل - ان تقوم باتخاذ الإجراءات التي قد تكون ضرورية ولازمة لتأسيس اختصاصها بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن الطائرات المسجلة فيها) (2) .

وقد أثير حول هذا النص جدل في مؤتمر طوكيو بشأن ما إذا كانت دولة التسجيل تملك سلطة تقديرية في مباشرة اختصاصها المنصوص عليه في النص المذكور من عدمه ؟ لينتهي هذا الجدل باقتراح قدمه ممثل بريطانيا يقضي بوجوب تأسيس كل دولة متعاقدة اختصاصها بشأن الجرائم المرتكبة على متن الطائرة المسجلة فيها ، على ان يكون لهذه الدولة كامل الحرية في تعيين الجرائم التي يسري عليها اختصاصها ، كما يترك لهذه الدولة امر مباشرة اختصاصها ازاء هذه الجرائم او عدم مباشرته (1) .

والى جانب الفقرتين المتقدمتين ، نصت الفقرة الثالثة من المادة الثالثة على ما يأتي : (لا تستبعد هذه الإتفاقية أي اختصاص جنائي تجري مباشرته طبقاً لأحكام القانون الوطني) .

ومنطوق هذا النص أضحي محلاً للاختلاف فيما بعد بسبب إمكانية تأويله أكثر من تأويل ، حيث لم يحدد هذا النص ولا ما تبعه من نصوص جهة القانون الوطني الذي بموجبه يمارس هذا الإختصاص الجنائي وفيما إذا كان هذا القانون هو القانون الوطني لدولة تسجيل الطائرة أم قانون غيرها من الدول ومن الممكن رد احتمالات

(1) تنظر : الفقرة الأولى من المادة الثالثة من الإتفاقية .

(2) تنظر : الفقرة الثانية من المادة الثالثة من الإتفاقية .

(1) ينظر : د. سلامة إسماعيل محمد ، تعريض وسائل المواصلات للخطر في القانون الجنائي ، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي ، القاهرة ، 1994 ، ص 253 و 254 .

- الملاحق -
تفسيره إلى ثلاثة يكون في أولها شاملاً لقانون كل دولة تربطها صلة بالجريمة مثل (دولة جنسية الطائرة والدولة التي ينتمي إليها الجاني أو المجنى عليه وغيرهما من الدول) ، بيد أن هذا التأويل لا يتوافق والغاية الأساسية من توقيع هذه الإتفاقية والمتمثلة بتوحيد أسس الإختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات (2) .

أما الاحتمال الثاني فهو ان هذا النص يشير إلى إعمال قواعد الإختصاص الجنائي الأخرى غير قاعدة الإختصاص الاقليمي كالإختصاص الشخصي أو الوقائي لدولة تسجيل الطائرة ، حيث ان هذه القواعد لا تستبعد وفقاً لإتفاقية طوكيو ولكن هذا الرأي لا يمكن الاتفاق معه ، ذلك ان إتفاقية طوكيو قضت بجعل الإختصاص الاساسي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرة لدولة تسجيل الطائرة من دون ان تميز بين قواعد الإختصاص لهذه الدولة فالمهم حسب توجه إتفاقية طوكيو هو ان ينعقد الإختصاص الجنائي للدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها ومتى تم ذلك لا يهم عندئذ على أية قاعدة استند الإختصاص سواء كانت الاقليمية أو الشخصية أو العينية أو غيرها (1) .

أما ثالث التأويلات لهذه الفقرة فهو الذي يفسر القانون الوطني الوارد في هذا النص على إنه القانون الوطني لدولة تسجيل الطائرة ، حيث ان هذه الفقرة جاءت في سياق الحديث عن اختصاص دولة تسجيل الطائرة أي إن هذا التفسير يأخذ بالحسبان الإطار العام الذي جاءت به (2) .

ومن جهتنا نؤيد التفسير الأخير لأنه يراعي الهدف المنشود من إتفاقية طوكيو المتمثل بتوحيد مبادئ الإختصاص الجنائي بشأن الجرائم المرتكبة على متن الطائرات كما انه يعتمد على الإطار الذي ورد ضمنه النص .

ثانياً - الإختصاصات الأخرى وفقاً لإتفاقية طوكيو :

حددت إتفاقية طوكيو في المادة الرابعة منها الحالات التي يجوز معها ان تباشر الدولة صاحبة الاقليم الجوي اختصاصها بشأن ما يقع على متن الطائرة المارة في اقليمها من جرائم وهذه الحالات التي أوردتها الإتفاقية على سبيل الحصر كان الغرض من تقريرها مراعاة مصالح الدولة التي استقر بشأنها العرف الدولي وعدم منح

(2) ينظر : د. زهير الزبيدي ، الإختصاص الجنائي للدولة في القانون الدولي ، الجريمة ذات العنصر الأجنبي ، الطبعة الأولى ، مطبعة الأديب ، بغداد ، 1980 ، ص 199 و 200 .

(1) ينظر : المصدر نفسه ، ص 200 و 201 .

(2) ينظر : د. سلامة إسماعيل محمد ، مصدر سابق ، ص 254 .

- الملاحق -
- الإختصاص المطلق لدولة تسجيل الطائرة لوحدها لان هذا الاطلاق سيغفل حقوق الدولة صاحبة الاقليم الجوي⁽¹⁾ وهذه الحالات ، هي :
1. أن يكون للجريمة أثر في إقليم هذه الدولة .
 2. أن تكون الجريمة قد ارتكبها أو ارتكبت ضد أحد رعايا هذه الدولة أو أحد الأشخاص ذوي الإقامة الدائمة فيها .
 3. إذا ارتكبت الجريمة ضد أمن الدولة .
 4. إذا إشتملت الجريمة على خرق للقواعد والأنظمة النافذة في هذه الدولة المتعلقة بالطيران أو تحركات الطائرات .
 5. إذا كانت مباشرة هذا الإختصاص ضرورية لضمان مراعاة هذه الدولة لأي من تعهداتها طبقاً لإتفاقية دولية متعددة الأطراف .

المطلب الثالث

موقف القوانين الوطنية

سنتعرف في هذا المطلب على موقف القوانين الوطنية من مسألة تحديد الإختصاص الجنائي للدولة إزاء الجرائم المرتكبة على متن طائراتها الخاصة عندما تكون خارج إقليمها ، من جهة ، كما نبين موقف هذه القوانين من الإختصاص الجنائي بشأن الجرائم المرتكبة على متن الطائرات الأجنبية التي تمر بأجواء هذه الدولة . وسنبداً بتوضيح موقف القانون العراقي ثم نتناول مواقف بعض القوانين المقارنة .

الفرع الأول

موقف القانون العراقي

بينت المادتان السابعة والثامنة من قانون العقوبات العراقي رقم 111 لسنة 1969 المعدل موقف القانون العراقي من الجرائم المرتكبة على متن الطائرات العراقية خارج الاقليم العراقي وكذلك حددت موقفه من الجرائم المرتكبة على متن الطائرات الاجنبية المارة بالأجواء العراقية وذلك دون أن تميز هاتان المادتان بين كون الطائرة عامة أو خاصة .

وفيما يتعلق بالحالة الاولى اخضع القانون العراقي الطائرات العراقية لإختصاصه بوصفها أحد ملحقات الاقليم العراقي حيث تنص المادة السابعة على ما يأتي : (. وتخضع السفن والطائرات العراقية لإختصاص جمهورية العراق⁽¹⁾ الاقليمي أينما وجدت) .

(1) SAMI SHUBBER, JURISDICTION OVER CRIMES ON BOARD AIRCRAFT, MARTINUS NIJHOFF THE HAGUE, 1973, P. 84-85.

(1) حلت عبارة (جمهورية العراق) محل عبارة (الجمهورية العراقية) بموجب قرار مجلس قيادة الثورة المنحل المرقم 460 في 30 / 12 / 1991 .

- الملاحق -

وفي ضوء هذا النص ينعقد الإختصاص الجنائي للقانون العراقي في كل جريمة ترتكب على متن طائرة عراقية وفي أي مكان تكون هذه الطائرة .

ويرى البعض ان علة الحاق الطائرات باقليم الدولة هي ذلك الواجب الملقى على عاتق الدولة والمتمثل بحماية الأفراد الذين ينتمون اليها والحفاظ على مصالحهم والحوول دون تعرضها للخطر فارتكاب جريمة على متن طائرة تابعة للدولة من شأنه تهديد حياة مواطني هذه الدولة كونهم الأكثر استعمالاً لوسيلة النقل هذه ، وكذلك من شأن هذه الجريمة تهديد اقتصاد البلد وسمعته التجارية ويلحق الضرر بالشركات الوطنية صاحبة هذه الطائرات وذلك في حالة شياع فقد الأمن على متن وسائل النقل هذه (2) .

ومع وجاهة الرأي المتقدم بالإضافة إلى ما تمليه اعتبارات سيادة الدولة بهذا الصدد من ضرورة الحاق الطائرات التابعة للدولة باقليمها الا ان النص الوارد في القانون العراقي والنصوص الاخرى التي تماثله لم تعالج احتمال تعارض اختصاص الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها مع اختصاص الدولة التي تحلق الطائرة في اقليمها (1) .

إذ ان قواعد القانون الدولي تمنح الدولة الاخيرة حق مباشرة اختصاصها الجنائي إزاء الجرائم المرتكبة على متن الطائرات الاجنبية المارة في اقليمها في جملة من الحالات .

ونفضل لو أن المشرع العراقي عالج هذه المسألة على النحو الذي عالجها به المشرع الليبي ، حيث تنص المادة الرابعة من قانون العقوبات الليبي الصادر عام 1954 على ما يأتي : (تسري أحكام هذا القانون على كل ليبي وأجنبي يرتكب في الأراضي الليبية جريمة من الجرائم المنصوص عليها فيه ويعد في حكم الأراضي الليبية الطائرات والسفن الليبية حيثما وجدت ان لم تكن خاضعة لقانون أجنبي حسب القانون الدولي) .

فالنص من جانب المشرع العراقي على هذا الحكم أي عدم إخضاع الطائرات العراقية للاختصاص الجنائي العراقي بصورة مطلقة وانما استثناء الحالات التي تكون فيها خاضعة لقانون دولة أخرى بحسب قواعد القانون الدولي العام ، من شأنه تفادي حصول تنازع بين اختصاص القانون العراقي واختصاصات قوانين الدول الأخرى . وفي ضوء ذلك نقترح ان يعدل النص الوارد في المادة السابعة حول الإختصاص الجنائي العراقي إزاء الطائرات العراقية ليكون على الصيغة الآتية : (. . . وتخضع

(2) ينظر : د. مصطفى العوجي ، القانون الجنائي ، الجزء الأول ، النظرية العامة للجريمة ، الطبعة الثالثة ، دار الخلود ، بيروت ، 1995 ، ص 357 .

(1) ينظر : د. أكرم نشأت إبراهيم ، القواعد العامة في قانون العقوبات المقارن ، الطبعة الأولى ، مطبعة الفتیان ، بغداد ، 1998 ، ص 108 .

- الملاحق -
السفن والطائرات العراقية لاختصاص جمهورية العراق الاقليمي حيثما تكون ان لم تكن خاضعة لقانون دولة اخرى بمقتضى احكام القانون الدولي العام) .

وأما ما يتصل بموقف القانون العراقي من الجرائم المرتكبة على متن الطائرات الأجنبية المارة في الاجواء العراقية فإن قانون العقوبات العراقي قد نص في المادة الثامنة على ما يأتي : (. . . لا يسري هذا القانون على الجرائم التي ترتكب في طائرة اجنبية في اقليم العراق الجوي إلا إذا حطت في العراق بعد ارتكاب الجريمة او مست أمه أو كان الجاني أو المجنى عليه عراقيا ، أو طلبت المعونة من السلطات العراقية) .

ويفهم من هذا النص ان الأصل هو خضوع الجرائم المرتكبة على متن الطائرات الأجنبية المارة في الاجواء العراقية لقانون الدولة صاحبة الطائرة إلا إن هناك استثناءات أوردها المشرع العراقي على هذا الأصل ، تخضع فيها الجريمة المرتكبة للاختصاص الجنائي العراقي وهذه الحالات هي :

أولاً - حالة هبوط الطائرة في العراق بعد ارتكاب الجريمة :
إذا ما هبطت الطائرة بعد أن وقعت الجريمة على متنها في الأراضي العراقية ، فإن القانون العراقي يبسط سلطانه على هذه الجريمة ، وتبعاً لذلك يتولى القضاء العراقي امر النظر فيها .

ثانياً - حالة مساس الجريمة بأمن العراق :
أخضع المشرع العراقي الجرائم الماسة بأمن العراق المرتكبة على متن طائرة أجنبية تحلق في الاجواء العراقية للاختصاص الجنائي العراقي ، وطبقاً لقانون العقوبات العراقي فان الجرائم الماسة بأمن العراق على نوعين : جرائم ماسة بأمن الدولة الخارجي وأخرى ماسة بأمن الدولة الداخلي ، حيث حددهما القانون في البابين الأول والثاني من الكتاب الثالث .

ومن أمثلة الجرائم الماسة بأمن الدولة الخارجي ، التحاق المواطن العراقي بصفوف القوات المسلحة لدولة في حالة حرب مع العراق ومساعدة العدو على دخول البلاد والقيام بنشر أو إذاعة البيانات التي من شأنها اضعاف الروح المعنوية للعراقيين ، أو إثارة الفزع في نفوسهم ، أما الجرائم الماسة بأمن الدولة الداخلي فمنها الشروع بالقوة والعنف في قلب نظام الحكم المقرر بالدستور ، وإثارة العصيان المسلح ضد السلطات القائمة وكذلك إثارة حرب أهلية أو اقتتال طائفي بين المواطنين (1) .

ثالثاً - حالة كون الجاني أو المجنى عليه عراقياً :

(1) تنظر : المواد (157 و 160 و 190 و 192 و 195) .

- الملاحق -

إذا كان مرتكب الجريمة عراقياً أو أن هذه الجريمة ارتكبت ضد عراقي فإن الإختصاص في نظر هذه الجريمة ينعقد للقانون العراقي .

ولعل الدافع الذي حدا بالمشروع أن ينص على سريان القانون العراقي على الجريمة التي يرتكبها عراقي على متن طائرة تمر بالأجواء العراقية هو عدم فسح المجال أمام خضوع العراقي للقوانين الأجنبية طالما ارتكب جريمته في الإقليم العراقي ، ففي هذه الحالة تبرز أحقية القانون العراقي بمسألة الجاني ، لوجود مصلحة تقتضي مباشرة الإختصاص الجنائي العراقي .

أما هدف المشروع من جعل الإختصاص الجنائي ينعقد للقانون العراقي عندما يكون المجنى عليه عراقياً فهو توفير الحماية الملائمة للمواطنين العراقيين عندما ترتكب ضدهم جريمة ضمن حدود الإقليم العراقي (2) .

رابعا - حالة طلب الطائرة المعونة من السلطات العراقية :

إن طلب الطائرة المعونة من السلطات العراقية يجعل الجريمة المرتكبة على متنها خاضعة للقانون والقضاء العراقيين ويمكن تفسير استثناء هذه الحالة من جانب المشروع العراقي واعتبارها من بين حالات خضوع الجريمة المرتكبة للقانون العراقي ، بأن المشروع هنا أراد إيجاد حالة من التوازن بين واجب السلطات العراقية بتقديم المساعدة لهذه الطائرة وبين حقها في نظر هذه الجريمة هذا من جهة ، ومن جهة أخرى يمكن ان يستشف من تقديم قيادة الطائرة طلبا بالمساعدة انها تتخلى عن تمتعها بالاعفاء من الخضوع للقانون العراقي ، وان طلب المساعدة يمكن تأويله على انه يتضمن اتخاذ الإجراءات القانونية بشأن الجريمة المرتكبة .

ونفضل لو إن المشروع العراقي أضاف إلى هذه الحالات الأربع حالة خامسة ، وهي إذا اشتملت الجريمة على انتهاك قواعد وأنظمة الطيران المعمول بها في العراق ، لأن ذلك ينسجم مع ما قرره إتفاقية شيكاغو إذ نصت بهذا الخصوص على ما يأتي : (تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تتخذ التدابير اللازمة لضمان مراعاة كل طائرة تحلق أو تقوم بمناورات فوق إقليمها وكل طائرة تحمل جنسيتها حيثما وجدت القواعد والتعليمات الخاصة بالطيران والمناورات في المكان الذي تكون فيه . . . وتتعهد كل دولة بمعاقبة الأشخاص الذين يخالفون التعليمات السارية) (1) .

كما إن النص على هذه الحالة يتلاءم مع ما جاء به قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 في الباب الرابع تحت عنوان (قواعد الجو) حيث جعل قائد الطائرة مسؤولاً ومسؤولية مباشرة عن قيادة طائرته طبقاً لقواعد الجو المعمول بها ولا

(2) ينظر : رامي سليمان عبد الرحمن ، مصدر سابق ، ص 100 .

(1) تنظر : المادة (12) من الإتفاقية .

- الملاحق -
يجوز له أن يخل بهذه القواعد إلا في الأحوال التي تقتضي ذلك شريطة إخطار السلطات المختصة ما إن سمحت هذه الأحوال بذلك (2).
وكذلك فإن إتفاقية طوكيو الخاصة بالجرائم المرتكبة على متن الطائرات لعام 1963 قد أوردت هذه الحالة ضمن الحالات التي تكون فيها دولة الإقليم المختصة بنظر الجريمة المرتكبة على متن طائرة تحلق في إقليمها الجوي (3).

الفرع الثاني

مواقف بعض القوانين المقارنة

سنبدأ ببيان موقف القانون المصري ثم نتعرف على موقف القانون اللبناني :
أولاً - القانون المصري :

لم يرد في قانون العقوبات المصري رقم 58 لسنة 1937 المعدل نص خاص يعالج مسألة الإختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات الخاصة المسجلة في مصر أو الطائرات غير المسجلة في مصر عندما ترتكب على متنها الجريمة وهي تحلق في الأجواء المصرية ، وعلى الرغم من ذلك فإن الفقه يرى إن الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات التي تحمل الجنسية المصرية تخضع لإختصاص القانون الجنائي المصري وذلك تطبيقاً لمبدأ إقليمية القانون الجنائي ، أما الطائرات غير المسجلة في مصر والمارة في الأجواء المصرية فإن ما يرتكب على متنها من جرائم لا يخضع للقانون المصري إلا في الأحوال التي تتجاوز فيها الجريمة المرتكبة حدود الطائرة ، أو إذا هبطت الطائرة في الأراضي المصرية بعد وقوع الجريمة أو إن الجاني أو المجني عليه كان مصرياً (1).

ثانياً - القانون اللبناني :

ميز قانون العقوبات اللبناني الصادر في 1 / 3 / 1943 المعدل بين الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات اللبنانية خارج الإقليم اللبناني وبين تلك التي تقع على متن الطائرات الأجنبية في الأجواء اللبنانية وفي الحالة الأولى اعتبر الطائرات اللبنانية بحكم الأرض اللبنانية وبالتالي يخضع ما يقع عليها من جرائم للقانون اللبناني (1) فقد

(2) تنظر : المادة (72) من القانون .

(3) تنظر : الفرة (د) من المادة الرابعة من الإتفاقية .

(1) ينظر : د. محمد عبد الغريب ، شرح قانون العقوبات ، القسم العام ، الجزء الأول ، مطبعة أبناء وهبة حسان ، القاهرة ، 1994 ، ص 146 .

(1) ينظر : د. علي عبد القادر القهوجي ، شرح قانون العقوبات ، القسم العام ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2002 ، ص 142 و 143 .

- الملاحق -
نصت المادة (217) من هذا القانون على ما يأتي : (يكون في حكم الأراضي اللبنانية لأجل تطبيق الشريعة الجزائية . . . السفن والمركبات الهوائية اللبنانية) .
أما الحالة الثانية فقد عالجتها المادة (18) إذ نصت على أن : (الشريعة الجزائية لا تطبق :

1. في الإقليم الجوي اللبناني على الجرائم المقترفة على متن مركبة هوائية أجنبية إذا لم تتجاوز شفير المركبة على أن الجرائم التي لا تتجاوز شفير المركبة تخضع للشريعة اللبنانية إذا كان الفاعل أو المجنى عليه لبنانياً أو إذا حطت المركبة الهوائية في لبنان بعد اقتراف الجريمة) .

ووفقاً لهذا النص إذا تم ارتكاب جريمة معينة كالقتل أو السرقة على متن الطائرة الأجنبية وهي تمر بالاقليم الجوي اللبناني ، ولم تكن آثار هذه الجريمة قد تجاوزت حيز الطائرة فإن القانون الجنائي اللبناني لا يحكم ذلك اما لو تجاوزت هذه الجريمة أو الآثار الناجمة عنها حدود المركبة الهوائية كما لو ألقى بجثة المجنى عليه أو بالمال المسروق فوق الاقليم اللبناني ، أو قامت هذه الطائرة بإلقاء قنابل على مخازن للذخيرة أو على سفن راسية في المياه الداخلية اللبنانية فإن القانون اللبناني يطبق على جميع هذه الجرائم (2) .

الا ان المشرع اللبناني عاد وإستثنى حالتين يطبق فيهما القانون اللبناني بالنسبة للجريمة المرتكبة والتي لا تتجاوز شفير المركبة الهوائية هما :

1. إذا كان الفاعل أو المجنى عليه لبنانياً .

2. إذا حطت المركبة الهوائية في لبنان بعد اقتراف الجريمة .
وجاء استثناء هاتين الحالتين لأن السلطات اللبنانية تكون احق من غيرها في معاقبة مواطنيها في حالة ارتكاب احدهم لجريمة ما ، كما ان هذه السلطات تكون هي المسؤولة من الناحية المعنوية عن الحفاظ على حياة مواطنيها حيثما وقع عليهم الإعتداء هذا فيما يتعلق بالاستثناء الاول اما ما يتصل بالحالة المستثناة الثانية فإن منح الصلاحية للسلطات اللبنانية مرده تسهيل القبض على فاعل الجريمة باقرب وقت ممكن ومنعه من التماادي في افعاله الاجرامية الموجهة ضد سلامة الطائرة وركابها وكذلك إحكام عملية جمع الادلة والاثباتات حول الجريمة المرتكبة (1) .

وفي هذه الحالة الاخيرة ينعقد الإختصاص الجنائي للقانون اللبناني ولو كانت الجريمة قد ارتكبت خارج الاقليم الجوي اللبناني وسواء كان هبوطها في مطار رسمي او خاص او في المطارات العائمة فوق المياه او غيرها كما لا تمييز هنا بين كون هذا

(2) ينظر : د. جلال ثروت ، قانون العقوبات ، القسم العام ، الدار الجامعية ، بيروت ، 1989 ، ص 76 .

(1) ينظر : د. مصطفى العوجي ، مصدر سابق ، ص 358 ، 359 .

- الملاحق -
الهبوط معتاداً أو اضطرارياً لأسباب فنية أو طبيعية وبصرف النظر عن منح الإذن لهذا الهبوط أم لا (2) .

ونصت الفقرة الثانية من المادة (18) من قانون العقوبات اللبناني على ما يأتي :
(كما لا تطبق الشريعة اللبنانية . . . في البحر الاقليمي اللبناني أو في المدى الجوي الذي يغطيه على الجرائم المقررة على متن سفينة أو مركبة هوائية اجنبية إذا لم تتجاوز الجريمة شفير السفينة أو المركبة الهوائية) .

ومع تشابه هذه الفقرة مع الفقرة الاولى من حيث خضوع الجرائم التي تتجاوز متن المركبة الهوائية للقانون اللبناني الا انها تختلف عن الفقرة السابقة من ناحيتين :
الاولى ان الطائرة التي تحلق في المدى الجوي الذي يعلو البحر الاقليمي اللبناني إذا ما هبطت في الاراضي اللبنانية بعد ارتكاب الجريمة فان القانون اللبناني لا يسري على هذه الجريمة لعدم النص على ذلك في هذه الفقرة ، أما الناحية الثانية فان هذه الفقرة الاخيرة لم تشر إلى اختصاص القانون اللبناني في حالة كون الفاعل أو المجنى عليه لبنانياً ، إذ سكتت عن معالجة هذه الحالة ، وهنا يرى البعض ضرورة إعمال مبدأ شخصية القانون الجنائي لأن القانون اللبناني أولى من غيره بمعاقبة الفاعل اللبناني كما إن هذا القانون أحق بحماية المجني عليه اللبناني وذلك بمعاقبة من اعتدى عليه (1) .

ويرجع البعض سبب اعتبار الطائرات الاجنبية اقليماً اجنبياً عند مرورها في الاقليم الجوي لدولة معينة إلى مبدأ التضامن بين الدول ، فهذا المبدأ هو الذي املى على الدول هذا الامر ، لان هذه الدول تعتبر طائراتها اقليماً حكماً لها وتبعا لذلك يتوجب عليها بغية الحفاظ على التوازن والتضامن بين الدول ان تعد طائرات الدول الاخرى امتداداً لاقليم هذه الدول ، وبذلك فان لمبدأ التضامن بين الدول الدور الكبير في إرساء هذه القاعدة وتطورها وأضحت اليوم من قواعد القانون الدولي العام ، واخذت مكانها في الاتفاقيات الدولية (2) .

(2) ينظر : فريد الزغبى ، الموسوعة الجزائية ، الحقوق الجزائية العامة ، تنازع القوانين ، المجلد السادس ، الطبعة الثالثة ، دار صادر للطباعة والنشر ، بيروت ، 1995 ، ص 50 .

(1) ينظر : د. طه زكي صافي ، القواعد الجزائية العامة فقهاً واجتهاداً ، الطبعة الأولى ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، طرابلس ، ، 1997 ، ص 160 و 161 .

(2) ينظر : محسن ناجي ، الأحكام العامة في قانون العقوبات ، الطبعة الأولى ، مطبعة العاني ، بغداد ، 1974 ، ص 50 و 51 .

المبحث الثاني الإختصاص الجنائي للطائرات العامة

تحظى الطائرات العامة (Public air crafts) باهتمام كبير وعناية خاصة من جانب الدول التابعة لها ، لأن هذا النوع من الطائرات يكون وثيق الاتصال بسيادة الدولة (State's Exclusives) وشديد الارتباط بمظاهر قوتها وهيبتها ومنعتها ، وذلك ما لا يظهر بالنسبة للطائرات الخاصة التي يقتصر استعمالها في الغالب على الشؤون المدنية المتمثلة بنقل الأشخاص والبضائع وغير ذلك من الاستعمالات المقررة لها وعلى الرغم من هذه الأهمية إلا أن النصوص القانونية التي تبين أحكام هذا النوع من الطائرات وخاصة المتعلقة بالإختصاص الجنائي يسيرة جداً مقارنة بتلك التي تعنى ببيان أحكام الطائرات الخاصة إذ أن الاتفاقيات الثلاث التي تم توقيعها بهذا المجال قد استبعدت صراحة الطائرات الحربية وطائرات الكمارك والشرطة من أحكامها ، فقد اشارت إلى ذلك إتفاقية طوكيو لعام 1963⁽¹⁾ ، وقضت به كذلك إتفاقية لاهاي لعام 1970⁽²⁾ ، ونصت عليه إتفاقية مونتريال لعام 1971⁽³⁾ .

ولما كان موضوع التصريح للطائرات الأجنبية العامة بالطيران في الأجواء الإقليمية أمراً مهماً في مجال تحديد القانون الواجب التطبيق على الجرائم المرتكبة على متنها ، فقد أضحي لزاماً علينا أن نقسم هذا المبحث على مطلبين نبحت في أولهما الإختصاص الجنائي في حالة التصريح بالطيران للطائرات العامة ، ونخصص الثاني للاختصاص الجنائي في حالة عدم وجود مثل هذا التصريح .

المطلب الأول

الإختصاص الجنائي في حالة التصريح بالطيران

لئن كانت الطائرات العامة تعد معلماً من المعالم السيادية للدول ومظهراً لسلطانها فإن تحليقها في إقليم دول أخرى يحتم الحصول على إذن بالدخول وترخيص بالتحليق في هذه الأقاليم وذلك صيانة لسيادة الدولة التي تحلق هذه الطائرات في أجوائها واحتراماً لقوانينها وسلطاتها ، فعند الحصول على هذا الترخيص لا تمس سيادة الدولة

(1) تنظر : الفقرة الرابعة من المادة الأولى من الإتفاقية .

(2) تنظر : الفقرة الثانية من المادة الثالثة من الإتفاقية .

(3) تنظر : الفقرة الأولى من المادة الرابعة من الإتفاقية .

- الملاحق -
صاحبة الاقليم ولا تتضرر هيبتها لانها تكون قد سمحت بارادتها للطائرات العامة بالتحليق في اجوائها .

ولهذا منعت إتفاقية باريس لعام 1919 في المادة (32) الطائرات الحربية وطائرات الدولة بصورة عامة التابعة لإحدى الدول الموقعة على الإتفاقية من التحليق في اجواء دولة اخرى طرف في الإتفاقية او الهبوط فيه من دون الحصول على إذن خاص يسمح لها بمثل هذا التحليق أو الهبوط وإذا ما حصلت على هذا الترخيص فإن الطائرات الحربية تمنح الامتيازات التي تتمتع بها المراكب الحربية الاجنبية وذلك في حالة عدم وجود ما يقضي بخلاف ذلك (1) .

ثم بينت الإتفاقية حالات اضطرار الطائرة الحربية للهبوط او مطالبتها بالهبوط أو إجبارها عليه ، وفي هذه الحالات المتقدمة لا تتمتع الطائرة الحربية بالامتيازات المذكورة ، كما اشارت المادة (33) من الإتفاقية إلى ضرورة اتفاق الدول الاطراف في الإتفاقية على تنظيم الاحوال التي بموجبها يسمح لطائرات الشرطة والكمارك بالمرور في اقاليم الدول المتعاقدة وذلك وفق إجراءات معينة وترتيبات خاصة ولكن في جميع الاحوال فان النوعين الاخيرين من الطائرات العامة لا يمكن ان يتمتعا بأي من الامتيازات الممنوحة للطائرات الحربية طبقا للمادة (32) من الإتفاقية (2) .

والتأمل في أحكام المادتين السابقتين يوصل إلى نتيجة مفادها أن إتفاقية باريس قد فرقت بين الطائرات الحربية وطائرات الدولة الاخرى وخصت الاولى بامتيازات معينة شبيهة بتلك المقررة للسفن الحربية وهذه الإحالة من جانب إتفاقية باريس تفرض علينا التطرق للوضع القانوني للسفن الحربية بقدر تعلق الامر بالإختصاص الجنائي فيما يرتكب على متنها من جرائم .

والسفن الحربية تمثل سيادة الدولة التي ترفع علمها وتعد جزءاً متمماً لسلطتها وما هي الا قطعة متحركة من اقليم الدولة وفي هذا الصدد يقول الفقيه (غارو) : (ان السفن الحربية قلاع عائمة تحمل في بطنها جزءاً من سلطان الدولة التابعة لها) وان أي تعرض تقوم به الدول الاخرى يعد بمثابة المساس بسيادة واستقلال الدولة العائدة لها (1) .

وتبعاً لذلك تخضع الجرائم المرتكبة على متنها لاحكام القانون الجنائي للدولة التابعة لها ، أي إن هذه السفن تتمتع بالاعفاء من الخضوع لقوانين الدول الاخرى عندما تأذن لها هذه الدول بالابحار في مياهها ويمتد هذا الاعفاء من الخضوع لقوانين الدول الاخرى حتى بالنسبة للجرائم التي يرتكبها بحارة هذه السفن خارج نطاق السفينة

(1) JOSEPH KROELH, TRAITE DE DROIT INTERNATIONAL PUBLIC AERIEN, LES EDITIONS INTERNATIONALES, PARIS, 1984, P 139

(2) ينظر : أحمد نديم الياسين ، مناطق حظر الطيران في شمال العراق وجنوبه ومبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوي ، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية القانون ، جامعة بغداد ، 2000 ، ص 44 و 45 .

(1) ينظر : نصرت ملا حيدر ، تطبيق القوانين الجزائية في الزمان والمكان ، مطبعة السعدي ، بغداد ، دون سنة نشر ، ص 38 .

- الملاحق -
على شرط أن تقع هذه الجرائم اثناء قيام هؤلاء البحارة بمهامهم الرسمية او في معرض أدائهم لها ويستثنى من هذا الاعفاء الاعمال العدائية التي يأتي بها افراد السفينة ضد سيادة الدولة التي ترسو في موانئها او تمر في مياهها ومن امثلة هذه الاعمال قيام ربان السفينة بحماية متمردين على قوانين الدولة التي ترسو السفينة في موانئها او اتخاذ السفينة منطلقا لبث إذاعي يشكل اعتداء على سيادة هذه الدولة او ينطوي على اثاره الفتن بين مواطنيها ، إذ يحق للدولة صاحبة الاقليم مساءلة مرتكبي هذه الافعال حماية لسيادتها وصيانة لامنّها وحفاظا على رعاياها (2) .

وقد تأكد هذا الاعفاء في إتفاقية جنيف لشؤون البحار الموقعة في 27 / ابريل / 1958 (1) .

وفي ضوء ذلك يعني تطبيق الاحكام المتقدمة المتعلقة بالإختصاص الجنائي بالنسبة للسفن العامة على الجرائم المرتكبة على متن الطائرات العامة عدم خضوع هذه الجرائم لاختصاص الدولة التي تمر هذه الطائرات باجوائها لانها تعد امتدادا حكماً لإقليم الدولة التي ترفع علمها وان الإختصاص المانع لدولة العلم هذه تكون له كلمة الفصل في الجرائم التي ترتكب على متنها وليس من حق الدول الاخرى ان تحول دون ممارسة دولة العلم لهذا الحق الا في بعض الحالات الاستثنائية كتلك التي تقدم ذكرها بالنسبة للسفن الحربية .

حيث ان هذا النوع من الطائرات يتمتع بالحصانة من الناحيتين العينية والشخصية ، وتنصب الحصانة العينية على الطائرة ذاتها بمعزل عن الافراد الموجودين على متنها إذ انها مقررة للطائرات الحربية بوصفها احد رموز سيادة الدول وذلك يعني من زاوية الإختصاص الجنائي ان الطائرة وطاقمها وركابها لا يكونون محلاً لتعرض الدول الاخرى غير دولة علم الطائرة (2) .

اما الحصانة الشخصية فتتصرف إلى الاشخاص الذين تقلهم الطائرة الحربية ، إذ انهم يتمتعون بالاعفاء من الخضوع للقانون الجنائي للدول الاجنبية شريطة ان يكون هذا الاعفاء مقبداً بالاحوال التي يؤدون فيها مهاماً رسمية او بسبب ادائهم لها ، اما الجرائم التي ترتكب خارج هذا النطاق فلا تمتد اليها هذه الحصانة كما لو ارتكب احد افراد طاقم الطائرة جريمة اثناء مدة اقامته في اقليم الدولة الاجنبية ولكن خارج وقت عمله الرسمي وليس بسبب هذا العمل (3) .

كذلك لا يشمل هذا الاعفاء حالة كون مرتكب الجريمة اجنبياً عن افراد طاقم الطائرة وركابها ، كما لو قام احد الاشخاص بالدخول إلى الطائرة الحربية وهي رابضة في المطار وقام بسرقة شيء منها ، غير ان قواعد المجاملات الدولية جعلت الدول لا تسلك طريق التشدد حيال خضوع الجرائم التي يرتكبها افراد طاقم الطائرة

(2) ينظر : المصدر نفسه ، ص38 .

(1) تنظر : المادة (8) من الإتفاقية .

(2) ينظر : د. كمال أنور محمد ، مصدر سابق ، ص110 .

(3) ينظر : رامي سليمان عبد الرحمن ، مصدر سابق ، ص79 .

- الملاحق -
الحربية خارج الاطار الرسمي لقانون الدولة صاحبة الاقليم لان هذه الطائرات يجب ان تعامل بمنتهى المجاملة في حالة التصريح لها بالطيران (1) .

اما النوعان الاخران من الطائرات العامة اللذان اوردتهما إتفاقية باريس أي (طائرات الشرطة والكمارك) فان استبعادهما صراحة بموجب المادة (33) من الإتفاقية ذاتها من التمتع بالامتيازات الممنوحة للطائرات الحربية يعني عدم جواز تطبيق القواعد المقررة للسفن العامة إزاءهما في ظل إتفاقية باريس وامام هذا الموقف يمكن الاستنتاج بان إتفاقية باريس ارادت معاملة طائرات الشرطة والكمارك معاملة الطائرات الخاصة ولا يمكن ان تتمتع بالاعفاء من الإختصاص الجنائي لدولة الاقليم كما هو مقرر بالنسبة للطائرات الحربية على الرغم من ان طائرات الشرطة والكمارك تمثل هي الاخرى سلطة الدولة التابعة لها .

بيد ان تقرير الامتيازات يقابله التزام هذه الطائرات بمراعاة القواعد التي تضعها الدولة صاحبة الاقليم المتعلقة بتنظيم الطيران في اقليمها الجوي وإذا ما اخلت هذه الطائرات بهذه القواعد ادى ذلك إلى تفعيل مسؤولية الدولة التي تتبعها الطائرة بشأن هذا الاخلال ومساءلتها عن الاضرار التي تنتج عن ذلك وتلحق بالدولة صاحبة الاقليم الجوي ولكن في جميع هذه الاحوال لا يحق لسلطات الدولة صاحبة الاقليم الجوي ان تبشر أيا من سلطاتها ازاء هذه الطائرات (2) ، ما دام دخولها الاقليم وتحليقها فيه قد تم بناء على تصريح مسبق ، ولا يكفي من اجل خضوع الجرائم المرتكبة على متن الطائرات العامة والطائرات الحربية على وجه التحديد لوضع قانوني مختلف عما هو عليه الحال بالنسبة للطائرات الخاصة مجرد الحصول على ترخيص بالدخول والمرور بل ينبغي من الناحية العملية ان تتميز الطائرات العامة بمظهر خارجي يدل على انها طائرات عامة او ان تحمل مستندات توضح ماهية عملها على وجه لا يدع مجالاً للبس أو الاشتباه (1) .

وقد بقي شرط حصول (طائرات الدولة) على ترخيص مسبق بالدخول والمرور والهبوط في اقاليم الدول الاجنبية قائماً بإبرام إتفاقية شيكاغو للملاحة الجوية لعام 1944 حيث نصت هذه الإتفاقية على ما يأتي : (لا يجوز لطائرة الدولة التابعة لدولة

(1) ينظر : د. عبد الوهاب حومد ، المفصل في شرح قانون العقوبات ، القسم العام ، المطبعة الجديدة ، دمشق ، 1990 ، ص 1090 .

(2) تتمثل هذه السلطات أولاً بزيارة الطائرة وتفتيشها وقد أشارت إليها إتفاقية باريس لعام 1919 في المادة 21 بقولها (عند انطلاق الطائرة أو نزولها يحق لسلطات الدولة أن تزور الطائرة وتفتش كل الوثائق كما إن من هذه السلطات أيضاً (التكليف بالنزول) حيث أوردته إتفاقية باريس في المادة (15) التي أعطت للسلطات الوطنية للدولة الحق في أن تكلف أية طائرة تحلق في مجالها الجوي بالنزول عندما تقتضي ذلك مبررات الأمن العام ، ويبلغ أمر التكليف بالنزول للطائرة بواسطة الإشارات المنصوص عليها في الملحق (د) من المعاهدة أما الإجراء الثالث والذي لم تشر إليه إتفاقية باريس فهو (المطاردة) وذلك قياساً على حق الدولة في المطاردة هو إجبار الطائرة على الهبوط عن عدم تنفيذ الأوامر الصادرة إليها من الدولة ويجوز أن تستمر هذه المطاردة إلى المجال الجوي للدول الأخرى إذا كانت قد بدأت في حدود الدولة الأولى - للمزيد من التفصيل عن هذه السلطات ، ينظر : فاطمة حسن السامرائي ، مصدر سابق ، ص 65 وما بعدها .

(1) تنظر : المادة (205) من قانون الطيران المدني العراقي .

- الملاحق -
متعاقدة ان تحلق فوق اقليم دولة اخرى وان تهبط عليه الا إذا كانت قد حصلت على ترخيص بذلك باتفاق خاص أو بأية طريقة أخرى طبقاً لشروط ذلك الترخيص (2).
ولم تتطرق إتفاقية شيكاغو إلى الامتيازات التي تمنح لطائرات الدولة عندما يرخص لها بالطيران في الاجواء الاجنبية على غرار ما قضت به إتفاقية باريس لعام 1919 وبذلك بقيت مسألة الإختصاص الجنائي في الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات العامة في حال التصريح لها بالطيران في حدود ما ورد عنها في إتفاقية باريس وبما استقر عليه العرف الدولي بهذا الشأن ، وتعليل ذلك هو ان هذه الإتفاقية ابرمت اصلاً لتنظيم شؤون الطيران المدني وقد استبعدت طائرات الدولة من احكامها صراحة عندما نصت على ان (تطبق هذه الإتفاقية على الطائرات المدنية فقط ولا تطبق على طائرات الدولة) (3).

اما اشتراطها حصول طائرات الدولة على إذن بالطيران والهبوط فهو لارتباط هذا الامر بسيادة الدولة على اقليمها الجوي وتأثيره في مجريات النقل الجوي وخطوطه المنتظمة ولتجنب الملاحقة الجوية المخاطر التي يمكن ان تتهددها جراء ذلك (1).
والحققت إتفاقية شيكاغو بطائرات الدولة من ناحية الحصول على الترخيص بالطيران (الطائرات التي تحلق بدون طيار) إذ نصت على انه :
(لا يجوز للطائرات التي يمكن ان يكون طيرانها بدون طيار ان تحلق فوق اقليم دولة متعاقدة بدون طيار الا بترخيص خاص من تلك الدولة وطبقاً لشروط ذلك الترخيص ...) (2).

ولم يميز المشرع العراقي بين الطائرات العامة والطائرات الخاصة عندما تكلم عن احكام الإختصاص الجنائي ، ففيما يتعلق بالطائرات العراقية قضى بانها تخضع لاختصاص جمهورية العراق الاقليمي اينما وجدت وذلك دون تحديد ما إذا كانت هذه الطائرات عامة أم خاصة (3).

أما الطائرات الاجنبية التي تمر بالاجواء العراقية او تهبط في الاقليم العراقي فان المشرع العراقي على الرغم من عدم تمييزه بين الطائرات العامة والطائرات الخاصة عندما نص : (. . . وكذلك لا يسري هذا القانون على الجرائم التي ترتكب في طائرة اجنبية في اقليم العراق الجوي إلا إذا حطت في العراق بعد ارتكاب الجريمة او مست آمنه او كان الجاني او المجنى عليه عراقياً او طلبت المعونة من السلطات العراقية) (4) ، إلا ان ما استقر عليه الامر في نطاق الإختصاص الجنائي في الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات العامة وعلى وجه التحديد الحربية منها يقضي بأن تخضع الجرائم

(2) تنظر : الفقرة (ج) من المادة الثالثة من الإتفاقية .

(3) تنظر : الفقرة (أ) من المادة الثالثة من الإتفاقية .

(1) PAUL CHAIVEUA, DORIT AERIEN, LIBRAIRIES TECHNIQUES, PARIS, 1951, P.30

(2) تنظر : المادة (8) من الإتفاقية .

(3) تنظر : المادة (7) من قانون العقوبات العراقي النافذ .

(4) تنظر : المادة (8) من القانون نفسه .

- الملاحق -
التي ترتكب على متن هذه الطائرات لقانون الدولة التي تحمل جنسيتها على شرط حصولها على إذن بالطيران في الاقليم الجوي العراقي (1).
وقد بين قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 احكام تحليق الطائرات العسكرية الاجنبية في الاجواء العراقية وقد وردت هذه الاحكام في الفصل السادس عشر تحت عنوان (الطائرات العسكرية) فقد حظر على الطائرات العسكرية الاجنبية التحليق في اقليم العراق الجوي او الهبوط فيه الا بموجب معاهدة او إتفاقية دولية يكون العراق طرفا فيها او بمقتضى تصريح خاص من السلطات العراقية المعنية (2).

وعند تحليق الطائرات العسكرية الأجنبية في الممرات الجوية المعلنة في العراق يمكن لسلطات الطيران المدني العراقية ان تقوم بتفتيش هذه الطائرات ولها منعها من الطيران او حجز وثائق معينة تتعلق بها وذلك بغية التحقق من تنفيذ قانون الطيران المدني (3) ، كما يحق لسلطات الكمارك والجهات الصحية والجهات المعنية الاخرى ان تفتش هذه الطائرات او أي شخص أو حمولة على متنها طبقا لما تقضي به القوانين والانظمة المعمول بها في العراق (4).
كما استثنى قانون الطيران المدني المصري رقم 28 لسنة 1981 الطائرات العسكرية من نطاق أحكامه اما طائرات الدولة الاخرى فاخضعها لنطاق تطبيقه الا انه اجاز لوزير الطيران المدني اعفاء بعض طائرات الدولة من احكامه بناء على ضرورة تقتضي ذلك (م 2 / 2) كما جاء هذا القانون باحكام مماثلة لتلك التي نص عليها قانون الطيران المدني العراقي من ناحية الحصول على الترخيص بالطيران للطائرات العسكرية الاجنبية في الاقليم المصري .

المطلب الثاني

الإختصاص الجنائي في حالة عدم التصريح بالطيران

إن تحليق الطائرات العامة في الاجواء الاقليمية للدول الاخرى أو هبوطها في اراضي هذه الدول من دون الحصول على رخصة مسبقة من سلطات هذه الدول تجيز لها مثل هذا التحليق أو الهبوط ، يعد امرا منافيا لاحترام سيادة الدول على اقاليمها وعدم التعدي على كيانها المادي ، خصوصا وان مبدأ سيادة الدولة على اقليمها الجوي قد ترسخ في الوقت الحاضر بعد تواتر النص عليه في الاتفاقيات المنظمة لشؤون الملاحة الجوية (1) .

(1) ينظر : د. ماهر عبد شويش الدرة ، الأحكام العامة في قانون العقوبات ، دار الحكمة للطباعة والنشر ، الموصل ، 1990 ، ص 133 .

(2) تنظر : المادة (205) من القانون .

(3) تنظر : المادة (206) من القانون .

(4) تنظر : المادة (206) من القانون .

(1) نصت على هذا المبدأ إتفاقية باريس لعام 1919 وكذلك إتفاقية شيكاغو لعام 1944 في المادة الأولى منهما .

- الملاحق -

وطبقا لهذا المبدأ يحق للدولة ان تتخذ من الإجراءات ما تراه ضروريا لصيانة سيادتها الشاملة على اجوائها الوطنية وذلك عندما تخترق الطائرات الاجنبية هذه الاجواء دون موافقة سابقة بمقتضى معاهدة دولية او اتفاق ثنائي وهنا تكون هذه الدولة امام عدة خيارات تتراوح بين غض الطرف عن الطائرة المتعدية وان كان ذلك يعد تهاونا من جانب الدولة إزاء سيادتها الوطنية ، وبين ممارسة الضغط عن طريق ملاحقتها او اطلاق النار عليها لاجبارها على مغادرة اجوائها وقد تقوم الدولة بتطبيق قوانينها إزاء هذه الطائرات بعد ان تهبط في اقليمها ، إلا ان الامر قد يتطور إلى ابعد من ذلك ليصل إلى اسقاط هذه الطائرات او تدميرها في الجو (2) .

وقد ادى لجوء الدول إلى مثل هذا الاجراء الاخير إلى نزاعات خطيرة بين الدول ، ومن ابرزها الحادث الذي حصل عام 1946 والمتمثل بمهاجمة الطائرات المقاتلة اليوغسلافية لطائرة نقل عسكرية امريكية في أثناء مرورها بيوغسلافيا متجهة إلى أودين في إيطاليا وتم اجبارها على الهبوط الاضطراري واعتقلت السلطات اليوغسلافية ركاب الطائرة وقامت باستجوابهم ثم اطلقت سراحهم ، وادعت الولايات المتحدة ان قائد الطائرة كان مضطرا لدخول الاجواء اليوغسلافية لسوء في الاحوال الجوية في حين قابل هذا الادعاء نفي من الجانب اليوغسلافي .

وفي الشهر نفسه اسقطت الطائرات المقاتلة اليوغسلافية طائرة امريكية اخرى من النوع ذاته ونجم عن ذلك مقتل الملاحين الخمسة الذين كانوا على متنها ، وقد دافعت الحكومة اليوغسلافية عن تصرفها بعدم انصياع قائد الطائرة لأوامر السلطات اليوغسلافية بالهبوط واعتبرت الولايات المتحدة ذلك خرقا للقانون الدولي (1) .

الا ان اشهر حوادث اختراق المجالات الجوية وقع عام 1960 واسفر عن إلغاء مؤتمر القمة بين الرئيسين السوفييتي (خروتشوف) والأمريكي (إيزنهاور) . إذ قامت إحدى طائرات التجسس الأمريكية (اليوتو) برحلة تجسس في الاجواء الروسية اعقبها تمكن السلطات السوفياتية من اجبار هذه الطائرة على الهبوط وقامت باعتقال قائدها وصاحب ذلك اعتراف الولايات المتحدة بمخالفة الاتفاقيات الدولية ولاسيما إتفاقية شيكاغو ، وتكرر وقوع حادث مماثل بين الدولتين نفسيهما عام 1961 حيث اسقطت القوات السوفياتية طائرة تجسس أمريكية انتهكت حرمة الأجواء الروسية التي تعلق مياهاها الاقليمية على اثر امتناع قائد هذه الطائرة عن الهبوط .

كما استمر الحال على ما هو عليه بعد ذلك ففي عام 1964 استطاعت القوات السوفياتية اسقاط قاذفة قنابل أمريكية كانت تحلق في اجواء ألمانيا الشرقية .

(2) ينظر : د. محمد طلعت الغنيمي ، الغنيمي في قانون السلام ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1998 ، ص726 .

(1) ينظر : د. عبد الكريم علوان ، الوسيط في القانون الدولي العام ، الكتاب الثاني ، القانون الدولي المعاصر ، دار

الثقافة ، عمان ، 2006 ، ص141 و 142 .

- الملاحق -

وفي مطلع الثمانينيات وتحديداً عام 1981 اسقطت المدفعية السورية إحدى طائرات التجسس الإسرائيلية الحربية الخالية من الطيارين (2).

فالأسس القانونية التي تدعو إلى منح الطائرات العامة جملة من الامتيازات والحصانات ومن بينها الإعفاء من الإختصاص الجنائي لدولة الإقليم لم تعد قائمة في حالة تحليق هذه الطائرات في أجواء الدول الأجنبية في ظل غياب أية موافقة على هذا التحليق وهذا ما يمكن استنتاجه من النصوص الواردة في المواثيق الدولية والقوانين الوطنية على حد سواء .

فبموجب إتفاقية باريس لا يتمتع بالحصانة من القانون الجنائي إلا الطائرات الحربية المرخص لها بالطيران في دولة أخرى ومن مفهوم المخالفة لهذا النص تكون الطائرات الحربية التي تمر بأجواء دول أخرى أو تهبط في أراضيها من دون الحصول على إذن بالطيران أو الهبوط ، في وضع قانوني يتمثل مع وضع الطائرات الخاصة (1).

وبالتالي تفقد هذه الطائرات الحصانات العينية والشخصية التي تمنح للطائرات المأذون لها بالطيران ويصبح بالإمكان إخضاعها للاختصاص الجنائي الإقليمي شأنها شأن الطائرات الخاصة .

ولا يخلو الأمر من الصعوبات التي تعترض طريق تطبيق القانون الجنائي للدولة صاحبة الإقليم الجوي وذلك إذا لم تهبط الطائرات المنتهكة لحرمة هذا الإقليم في أراضي هذه الدولة إذ يتعسر أمر القبض على مرتكبي الجرائم الموجودين على متن هذه الطائرات فالدول التابعة لها هذه الطائرات تتمسك بسيادتها على طائراتها العامة وانها تعد امتداداً لإقليمها وبالتالي تختص هي دون غيرها بنظر الجرائم المرتكبة على متن هذه الطائرات في أي موقع ترتكب فيه هذه الجرائم (2) .

الفصل الثاني

الإختصاص الجنائي في الأجواء العامة (1)

(2) ينظر : د. محمد المجذوب ، القانون الدولي العام ، الطبعة الخامسة ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2004 ، ص 445 و 446 .

(1) ينظر : د. علي حسين الخلف ، الوسيط في شرح قانون العقوبات العراقي ، القسم العام ، الجزء الأول ، الطبعة الأولى ، مطبعة الزهراء ، بغداد ، 1962 ، ص 143 ، هامش 116 .

(2) ينظر : د. محمد زكي أبو عامر ، و د. سليمان عبد المنعم ، القسم العام من قانون العقوبات ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 2002 ، ص 9 .

(1) يقصد بالأجواء العامة : الأجواء غير الخاضعة لسيادة دولة من الدول . ينظر : د. ضاري خليل محمود ، البسيط في شرح قانون العقوبات ، القسم العام ، الطبعة الأولى ، دون ناشر ، بغداد ، 2002 ، ص 39 . وتتمثل بذلك المجال الجوي الذي يعلو المنطقة الحرة من البحار والتي تسمى (البحر العالي) ، وكذلك طبقات الجو التي تعلو الأقاليم التي لا تخضع للسيطرة الفعلية من جانب إحدى الدول ، فالأجواء التي تعلو البحر العالي محل للانتفاع المشترك من قبل جميع الدول وقد تأكد هذا المبدأ في العصر الحديث ، إذ نصت إتفاقية جنيف

- الملاحق -

سننظر في هذا الفصل للمبدأ العام الذي يحكم الجرائم المرتكبة على متن الطائرات في الأجواء العامة والذي يطلق عليه (مبدأ الإختصاص الجنائي المانع لدولة جنسية الطائرة) حيث خصصنا له المبحث الأول ، بينما نتناول الجرائم التي لا تخضع لهذا المبدأ في مبحث ثانٍ .

ودرأستنا في هذا الفصل ستقتصر على الطائرات الخاصة دون العامة وذلك لأن الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات العامة في هذه الأجواء لا تثير أية إشكالات على صعيد تعيين القانون الواجب التطبيق عليها ، إذ أن الطائرات العامة في هذه الأجواء تخضع لقانون واحد هو قانون الدولة التي تتبعها وذلك لما لهذا النوع من الطائرات من ارتباط بسيادة الدول وهيبتها .

المبحث الأول

المبدأ العام (الإختصاص الجنائي المانع لدولة جنسية الطائرة)

يعد هذا المبدأ الأساس الذي يستند إليه أمر تحديد الإختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات الخاصة في الأجواء العامة ، وبغية الإحاطة به سنحدد في مطلب أول مفهومه ، ونذكر في مطلب ثانٍ مبرراته ، في حين نعالج مسألة تبنيه على الصعيدين الدولي والوطني في مطلب ثالث .

المطلب الأول

مفهوم المبدأ

لأعالي البحار المعقودة عام 1958 على " حرية الطيران " في المجال الجوي الذي يعلو البحر العالي بوصفها إحدى صور حرية أعالي البحار وذلك في المادة الثانية منها ثم تكرر النص على ذلك في المادة (87) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 ، فقد اعتبرت هذه الأجواء حرة كما هو شأن البحر العالي ذاته ، إلا إن حرية الطيران في هذه الأجواء لا تعني إنها بعيدة عن التنظيم القانوني بل تسري عليها الأحكام القانونية المنظمة لشؤون الملاحة الجوية . ينظر : د. محمد الحاج حمود ، القانون الدولي للبحار ، البحر العالي ، مطبعة الأديب ، بغداد ، 2000 ، ص 96 . وانسجماً مع ذلك فإن إتفاقية شيكاغو للطيران المدني لعام 1944 تقضي باعتماد القواعد المقررة في أعالي البحار إزاء الطائرات المارة في الأجواء التي تعلو هذه المنطقة . تنظر : المادة (12) من الإتفاقية . أما الحيز الآخر من الأجواء العامة فهو الفضاء الجوي الذي يعلو الأقاليم غير الخاضعة للسيطرة الفعلية من جانب أية دولة ويقتصر مصداق هذه الأقاليم في الوقت الحاضر على المناطق القطبية القسوى ونظراً للتشابه بين هذه الأقاليم وأعالي البحار من ناحية عدم دخولها في نطاق سيادة دولة معينة فقد طرح تساؤل عن إمكانية سريان أحكام أعالي البحار على هذه الأقاليم ، لتتقسم الإجابات عليه إلى ثلاث يذهب أولها إلى إن حكم هذه الأقاليم هو حكم أعالي البحار وذلك لاتحاد المسألتين في العلة وهي " الحرية " ، أي عدم خضوعهما لسيطرة دولة معينة كما إن تبني هذا الحكم يسهم في تحقيق المنفعة المشتركة للدول جميعاً والتي تتمثل باتخاذ هذه الأقاليم ميداناً للاستكشافات والاختراعات العلمية . ينظر : د. إبراهيم فهمي شحاتة ، مصدر سابق ، ص 53 و 54 . بينما ترى إجابة أخرى ضرورة الأخذ بمبدأ القطاع " Sector Principle " ومعنى هذا المبدأ إن المناطق القطبية ينبغي أن تتبع الدول المجاورة لها ، بحيث تمتد سيادة هذه الدول إلى المناطق القطبية التي تعلوها شمالاً أو تسفلها جنوباً بشكل يتفق مع خطوط الطول المحددة للإقليم الأرضي لكل من هذه الدول . أما ثالث هذه الإجابات فتطرح حلاً وسطاً تكون بموجبه هذه المناطق محكومة بقواعد خاصة تتناسب وأوضاعها وقد كانت الغلبة للإجابة الأولى ، أي إن المناطق القطبية وما يعلوها من فضاء جوي يجب أن تكون حرة ومفتوحة أمام جميع الدول . ينظر : المصدر نفسه ، ص 54 .

- الملاحق -

يقصد بهذا المبدأ إن الجرائم المرتكبة على متن الطائرات الخاصة وهي تحلق في الأجواء العامة تخضع لقانون الدولة التي تحمل هذه الطائرات جنسيتها ، بحيث يسري هذا القانون دون غيره على هذه الجرائم ، لأن الدول الأخرى غير الدولة التي تتبعها الطائرة بجنسيتها لا يحق لها أن تباشر اختصاصها الجنائي إزاء هذه الجرائم طبقاً لهذا المبدأ ، فاختصاص دولة جنسية الطائرة والذي يطلق عليه كذلك (اختصاص دولة علم الطائرة) هو اختصاص مانع يجب جميع اختصاصات الدول الأخرى (1) .

وينعقد الإختصاص الجنائي لدولة جنسية الطائرة - وفقاً لهذا المبدأ - بغض النظر عن جنسية الجاني أو المجني عليه لأن هذا الإختصاص لا يتمحور حول جنسيات الأشخاص الموجودين على متن الطائرة بل إنه ينصب على الطائرة بمعزل عن ركابها ، فجنسية الطائرة تمثل حجر الزاوية ونقطة الثقل في مجال مباشرة هذا الإختصاص (2) ، خلاف ما هو عليه الحال في الأجواء الإقليمية لأنه عند ارتكاب جريمة من الجرائم على متن طائرة معينة في الأجواء الإقليمية فإن قانون الدولة صاحبة الإقليم الجوي سيبرز إلى أرض الواقع كقانون أساسي ويأخذ طريقه إلى التنافس مع قانون دولة جنسية الطائرة ليثار التنازع بين هذين القانونين بالدرجة الأساس الأمر الذي يولد صعوبات تكتنف طريق تعيين القانون الواجب التطبيق بهذا الشأن (1) .

أما بهذا الموضع أي في حالة كون الجريمة قد ارتكبت على متن الطائرة عند مرورها في الأجواء العامة فإن هذا الأمر يبدو مختلفاً عن الحالة الأولى ، إذ ليس هناك من وجود لإقليم حصل الأضرار بحرمة وحدث التعدي عليه بارتكاب جريمة معينة وبالتالي يطبق قانون دولة جنسية الطائرة وتختص محاكم هذه الدولة بنظر الجريمة المرتكبة في الأجواء العامة (2) .

حيث إن عدم دخول الأجواء العامة في النطاق السيادي لدولة بعينها يؤدي بالضرورة إلى البحث عن قانون يحكم ما يقع في هذه الأجواء من جرائم حتى يتم تأمين الحماية الجنائية لمن يكونوا على متن الطائرات المارة بهذه الأجواء ، أو بكلمة أخرى توفير الحماية للنقل الجوي ، لأن استغلال المجرمين لهذه الأجواء البعيدة أمر قائم في عالم اليوم فالبعد الجغرافي عن حدود الدول يعد بالنسبة لهؤلاء المجرمين من قبيل المحاسن لا العراقيل لأنهم يشعرون بالبعد عن الرقابة المنسقة والمنظمة (3) .

والبحث عن هذا القانون سيوصل إلى أن الحل المثالي هو اعتماد مبدأ اختصاص دولة جنسية الطائرة لأنه يتفق وطبيعة هذه الأجواء وأن لا بديل عنه سوى بقاء الطائرة وما يحدث على متنها غير خاضع لقانون أية دولة (4) .

(1) ينظر : د. زهير الزبيدي ، مصدر سابق ، ص 190 .

(2) ينظر : د. ثروت الأسيوطي ، مصدر سابق ، ص 66 .

(1) ينظر : الفصل الأول من الرسالة .

(2) ينظر : د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مصدر سابق ، ص 169 .

(3) ينظر : د. محمد الرازقي ، محاضرات في القانون الجنائي ، القسم العام ، دار أويا للنشر ، طرابلس ، 2002 ، ص 79 .

(4) ينظر : د. إبراهيم شحاتة ، مصدر سابق ، ص 87 .

- الملاحق -

ويبدو إن فكرة الإختصاص الجنائي المانع للدولة على طائراتها المحلقة في الأجواء العامة ناتجة عن الأخذ بالإختصاص الجنائي المانع للدولة على سفنها التي تبحر في أعالي البحار ، إذ أن هذا المبدأ قد أرسيت دعائمه بادئ ذي بدء في نطاق القانون البحري وذلك لسبق ظهور السفينة كأداة للنقل على اختراع الطائرة ، ففي ظل مبدأ حرية أعالي البحار تخضع السفينة التي تبحر في المياه العامة لولاية الدولة التي ترفع علمها لأن وجود السفينة في مكان تنعدم فيه سلطة أية دولة وولايتها القضائية والإدارية يقتضي وبحكم الضرورة وبحسب ما يمليه منطق الأشياء أن تقلد الولاية للدولة التي تحمل هذه السفينة جنسيتها وترفع علمها تبعاً لذلك ، إذ لا يحق لغير هذه الدولة أن تفرض رقابتها على السفينة المذكورة كما لا يجوز لها أن تقوم بإجراء من إجراءات التوقيف أو التفتيش إلا عندما يتوافر لديها سند أكثر قوة من سند دولة العلم أو حينما تكون هناك إتفاقية بين الدولة صاحبة السفينة والدولة التي تقدم على إجراءات التوقيف أو التفتيش هذه بحيث تخول بموجبها الدولة الأخيرة القيام بهذه الإجراءات أو في حالة كون السفينة محاطة بظروف تبعث على الاعتقاد بأنها تقوم بما من شأنه الإخلال بأمن الملاحة البحرية أو إن هذه السفينة تكون منطلقاً لارتكاب أعمال عدائية ضد الدول الأخرى (1) .

واعتماد مبدأ الإختصاص الجنائي المانع في حقل القانون البحري أدى بالبعض عندما يتعرض لأحكام الإختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات في الأجواء العامة أن يذهب إلى القول بأن حكم الطائرة الخاصة المحلقة في الأجواء العامة هو حكم الباطنة الخاصة في البحر العام ينطبق على الجرائم التي ترتكب فيها قانون دولتها (قانون الدولة التي تتبعها الطائرة) (2) .

ومع إن هناك ما يجمع الإختصاص الجنائي للطائرات مع نظيره المتعلق بالسفن إلا إنني أؤيد التوجه المتقدم ذكره الذي يرى بأن أحكام كلا الإختصاصين واحدة لأنه يجب أن تراعى خصوصية كل منهما ، إذ تبين لنا سابقاً أن أوجه الشبه بين الطائرة والسفينة لا يمكن أن تؤدي بحال من الأحوال إلى أن تأخذ الطائرات جميع أحكام السفن لأن أوجه الاختلاف بين الملاحة البحرية والملاحة الجوية تفرض إنفراد كل من هاتين الملاحتين بأحكام خاصة .

المطلب الثاني مبررات المبدأ

(1) ينظر : عبد الكريم ذيب صالح ، الإختصاص في الجرائم المرتكبة على ظهر السفن ، دراسة مقارنة ، إطروحة دكتوراه مقدمة إلى مجلس كلية القانون ، جامعة بغداد ، 1993 ، ص 51 و 52 .

(2) ينظر : د. علي حسين الخلف ، مصدر سابق ، ص 143 .

- الملاحق -

يستند مبدأ الاختصاص الجنائي المانع لدولة جنسية الطائرة إلى عدة مبررات أولها : (عدم خضوع الأجواء العامة لسيطرة دولة معينة) وثانيها : (عدم جواز تغليب سيادة على أخرى في الأجواء العامة) وثالثها : (مخاطر عدم خضوع الجرائم المرتكبة لأي قانون) ، ونتناول فيما يأتي كل مبرر منها :

الفرع الأول : (عدم خضوع الأجواء العامة لسيطرة دولة معينة)

إن مما يبرر تبني مبدأ اختصاص دولة جنسية الطائرة في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات في الأجواء العامة ، هو إن هذه الأجواء تقع خارج النطاق الإقليمي للدول الأمر الذي يعني إن الجرائم المرتكبة في هذه الأجواء لا يمكن أن تعد واقعة في إقليم دولة بعينها حتى يطبق عليها قانون هذه الدولة استناداً لمبدأ (إقليمية القانون الجنائي) بوصفه القاعدة الأساسية للاختصاص الجنائي ، حيث إن تبني مبدأ اختصاص دولة الإقليم الجوي في الأجواء العامة أمر محال وعديم الجدوى ، وعلى هذا الأساس يمكن تفهم النقد الذي وجه إلى نظرية الإقليمية من ناحية قصورها عن شمول الجرائم التي ترتكب على متن الطائرة وهي تحلق في الأجواء العامة (1) . ويبدو لي إن وجهة هذا المبرر لا غبار عليه إذ أنه يتأسس على قاعدة إن الأجواء العامة مفتوحة أمام جميع الدول ولا يمكن لدولة معينة أن تخضع جزءاً منها لسيادتها وهذا الحال يعني غياب المبدأ الرئيس في سريان القانون الجنائي من حيث المكان أي مبدأ (الاختصاص الجنائي الإقليمي) الذي تتمسك به الدول في كثير من الأحيان عند ارتكاب جريمة معينة في أجوائها .

وغياب هذا المبدأ يفرض وجوب الارتكان إلى مبدأ آخر كمبدأ أساسي تخضع له الجرائم الواقعة في هذه الاجواء وهنا لا يمكن أن ينعقد الاختصاص الجنائي لغير دولة جنسية الطائرة من حيث المبدأ وإن مانعية هذا الاختصاص متأنية من عدم وجود تعارض بين المبدأين الأساسيين للاختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات أي (اختصاص دولة الإقليم الجوي) و (اختصاص دولة جنسية الطائرة) .

الفرع الثاني : (عدم جواز تغليب سيادة على أخرى في الأجواء العامة)

لئن كانت الاجواء العامة محلاً للاستعمال العام من جانب الدول جميعاً على قدم المساواة فإن مباشرة الاختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة في هذه الاجواء ينبغي ان يقتصر على الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها وذلك بمقتضى مبدأ (المساواة بين الدول) حيث يقضي هذا المبدأ بان لكل دولة الحقوق ذاتها التي تملكها غيرها من الدول

(1) ينظر : د. صلاح الدين جمال الدين ، مصدر سابق ، ص 119 .

- الملاحق -
، ولا يمكن لإحدى الدول أن تتمسك بحقوق أكثر مما أقرها القانون الدولي العام لغيرها (2).

فإعمال مبدأ المساواة القانونية بين الدول بهذا المقام يحتم على كل دولة أن تمارس سيادتها على الطائرات التي تحمل جنسيتها أما لو أخضعت دول أخرى هذه الجرائم لاختصاصها فإنها تكون قد غلبت سيادتها على سيادة غيرها وهذا ما لا يمكن قبوله وفقاً لقواعد القانون الدولي العام فالدولة التي تتبعها الطائرة هي المرتبطة بالجريمة المرتكبة وإن مصلحتها ظاهرة في نظر هذه الجريمة (1).

وفي الحقيقة إن الأخذ باختصاص دولة جنسية الطائرة يتماشى ومبدأ احترام سيادة الدولة على الصعيد الدولي ويرسم حدوداً واضحة تمنع التعدي على سلطات الدول عندما تتشابك المصالح وتتداخل العلاقات في ميدان الطيران الدولي .

الفرع الثالث : (مخاطر عدم خضوع الجرائم المرتكبة لأي قانون)

إن عدم اعتماد قانون دولة جنسية الطائرة في مجال الإختصاص الجنائي في الأجواء العامة ينطوي على خطورة كبرى هي بقاء الجريمة المرتكبة بعيدة عن طائلة أي قانون ، وذلك لأن اختصاصات الدول الأخرى كدولة هبوط الطائرة أو دولة الإقلاع أو غيرهما لا يمكن أن تباشر في جميع الأحوال وبالتالي لا يمكن ضمان ملاحقة مرتكبي هذه الجرائم جنائياً ، وهذا - بلا شك - يؤدي إلى وضع يصعب الإقرار به لأنه يجعل الملاحقة الجوية عرضة للإعتداء والتطاول وتفادي ذلك يكون بتبني اختصاص دولة جنسية الطائرة المانع لأنه يعد أصلح الحلول جميعاً (2) .

المطلب الثالث

تبني المبدأ على الصعيدين الدولي والوطني

نعالج في هذا المطلب أمر تبني مبدأ الإختصاص الجنائي المانع لدولة جنسية الطائرة دولياً ووطنياً .

(2) ينظر : د. علي صادق أبو هيف ، القانون الدولي العام ، الجزء الأول ، الطبعة السابعة عشرة ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، 1997 ، ص225 .

(1) ينظر : د. كمال أنور محمد ، مصدر سابق ، ص127 و 152 .

(2) ينظر : د. محسن شفيق ، مصدر سابق ، ص33 .

الفرع الأول

تبني المبدأ على الصعيد الدولي

حظي مبدأ الإختصاص الجنائي المانع لدولة جنسية الطائرة في الأجواء العامة باهتمام الاتفاقيات الدولية الخاصة بالجرائم المرتكبة على متن الطائرات وفي مقدمتها إتفاقية طوكيو لعام 1963 بشأن الجرائم والأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات حيث إن أحكام هذه الإتفاقية ليست مقتصرة على الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات في الأجواء الإقليمية ، بل إنها نصت على ما يأتي : (تنطبق هذه الإتفاقية على الجرائم التي ترتكب أو الأفعال التي يقوم بها أي شخص على متن أية طائرة مسجلة في دولة متعاقدة أثناء وجود هذه الطائرة في حالة طيران فوق سطح أعالي البحار أو فوق أية منطقة أخرى تقع خارج إقليم أية دولة) (1) .

وبعد أن عينت الإتفاقية نطاق سريانها وشملت الجرائم المرتكبة في الأجواء العامة نصت فيما بعد على أن : (تختص دولة تسجيل الطائرة بمباشرة اختصاصها القضائي فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن هذه الطائرة) (2) .

ويتضح من خلال هذا النص إن الإختصاص الجنائي لدولة جنسية الطائرة غير محدد مكانيا بحدود معينة وإنما يمتد هذا الإختصاص مع الطائرة وإن كانت تحلق خارج إقليمها ، فالنص المتقدم ذكره قد أضفى على هذا الإختصاص قبولاً دولياً أو بمعنى أدق (اعترافاً دولياً) وذلك لأن قواعد القانون الدولي النافذة في الحقبة الزمنية السابقة لعقد إتفاقية طوكيو لم تكن تسمح إلى حد ما بامتداد اختصاص دولة جنسية الطائرة إلى خارج إقليم هذه الدولة (1) .

كما أن القوانين الداخلية للدول لم تكن مجمعة على أمر مباشرة الإختصاص المذكور إذ إن بعض الدول وعلى سبيل المثال (الولايات المتحدة الأمريكية) لم تكن في ذلك الوقت تأخذ بمبدأ سريان قانونها الجنائي على الجرائم المرتكبة على متن طائراتها في أعالي البحار ففي حادث اعتداء تعرض له قائد طائرة أمريكية وإحدى مضيفاتها عام 1948 عندما كانت في رحلة من (بوتوريكو) إلى (نيويورك) قامت إحدى المحاكم الأمريكية المحلية بتبرئة المتهم بارتكاب هذا الحادث وما نجم عنه من جعل ركاب الطائرة المذكورة عرضة للخطر وذلك على أساس إن المحاكم الأمريكية ليست بصاحبة اختصاص في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات الأمريكية فوق أعالي البحار (2) .

(1) تنظر : الفقرة الثانية من المادة الأولى من الإتفاقية .

(2) تنظر : الفقرة الأولى من المادة الثالثة من الإتفاقية .

(1) ينظر : د. زهير الزبيدي ، مصدر سابق ، ص 189 و 190 .

(2) ينظر : المصدر نفسه ، ص 190 و 191 .

- الملاحق -

لذلك كانت رغبة واضعي إتفاقية طوكيو واضحة من حيث ضرورة تبني مبدأ اختصاص دولة جنسية الطائرة في الأجواء العامة (3) حيث أوضحت اللجنة الفرعية التي كلفت بوضع مشروع الإتفاقية بأن : (من خصائص الملاحة الجوية الدولية إن الطائرة قد تحلق فوق أعالي البحار أو على أماكن لا تخضع لسيادة أية دولة وحيث إن قوانين بعض الدول تمنح الإختصاص لمحاكمها للنظر في الجرائم التي ترتكب على متن طائراتها في مثل هذه الحالات في حين إن الأمر على خلاف ذلك بالنسبة لقوانين دول أخرى كل ذلك اقتضى وضع إتفاقية بهذا الشأن) ، وعند انعقاد هذه اللجنة في ميونيخ سنة 1959 أشار رئيسها (الهولندي الجنسية) إلى أن (الفقرة الأولى من المادة الثانية تستهدف سد الثغرة في الإختصاص بسبب وجود عدد من الدول لا تمنح محاكمها ممارسة الإختصاص بشأن الجرائم التي ترتكب على متن طائرة أثناء تحليقها فوق البحار العالية أو فوق إقليم لا يخضع لسيادة أية دولة) (1) .

ونخلص مما تقدم إلى إن الإختصاص الجنائي لدولة جنسية الطائرة الذي نصت عليه إتفاقية طوكيو هو (اختصاص مانع) في حالة ارتكاب الجريمة في الأجواء العامة أما بالنسبة للاتفاقيتين الأخريين أي إتفاقية لاهاي الخاصة بقمع الإستيلاء غير القانوني على الطائرات لعام 1970 وإتفاقية مونتريال المتعلقة بقمع جرائم الإعتداء على سلامة الطيران المدني لعام 1971 فإن الإتفاقية الأولى قد أولت الأهمية لاختصاص دولة جنسية الطائرة إذ جعلت هذا الإختصاص في صدارة اختصاصات الدول المنصبة على الجرائم المرتكبة على متن الطائرات (2) .

إلا إن سؤالاً يطرح نفسه هنا هو هل إن اختصاص دولة جنسية الطائرة يعد مانعاً طبقاً لإتفاقية لاهاي ؟

إن الإجابة على هذا السؤال تكون بالنفي لأن إتفاقية لاهاي قد أوردت إلى جانبه اختصاصات أخرى كاختصاص دولة هبوط الطائرة والدولة التي يوجد فيها المركز الرئيس لأعمال مستأجر الطائرة أو محل إقامته وكذلك الدولة التي يتواجد المتهم على أراضيها أما الإتفاقية الأخرى وأعني بها (إتفاقية مونتريال) فإن شأنها شأن إتفاقية لاهاي من ناحية عدم تبنيها الإختصاص المانع لدولة جنسية الطائرة ، إذ نصت على هذا الإختصاص كواحد من عدة اختصاصات (3) .

الفرع الثاني

تبني المبدأ على الصعيد الوطني

لكون مبدأ الإختصاص المانع يتلاءم مع تحقيق السيادة الوطنية من خلال قصر النظر في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات على قانون الدولة التي تعود إليها هذه

(3) LORD MCHAIR AIR, THE LAW OF THE AIR, THIRD EDITION, STEVENS-SONS, LONDON, 1964, P. 269 , 270.

(1) ينظر : د. زهير الزبيدي ، مصدر سابق ، هامش ص 192 .

(2) تنظر : الفقرة (أ) من المادة الرابعة من الإتفاقية .

(3) تنظر : الفقرة (ب) من المادة الخامسة من الإتفاقية .

- الملاحق -
الطائرات فقد اخذت به القوانين الجنائية الحديثة ومنها قانون العقوبات العراقي النافذ إذ ينص في المادة السابعة على ما يأتي : (. . . وتخضع الطائرات العراقية لاختصاص جمهورية العراق الإقليمي أينما وجدت) .

حيث إن التأمل في الصيغة التي نظم بها المشرع العراقي هذا الموضوع يوصل إلى انه تبنى مبدأ الإختصاص المانع .

وتعزيزاً لمبدأ الإختصاص الجنائي المانع منح قانون أصول المحاكمات الجزائية العراقي النافذ رقم 23 لسنة 1971 المعدل قائد الطائرة صلاحيات معينة إزاء الجرائم المرتكبة على متن الطائرة التي يقودها ، إذ عدت الفقرة الثالثة من المادة (39) من القانون المذكور كلاً من قائد الطائرة ومعاونيه من بين أعضاء الضبط القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن الطائرة التي يتولى قيادتها .

وبمقتضى هذا النص يقوم قائد الطائرة ومعاونيه عند ارتكاب جريمة معينة على متن الطائرة بإجراء التحري الأولي عن الجريمة المرتكبة وجمع الأدلة الخاصة بها كضبط الأسلحة المستعملة في ارتكاب الجريمة ومعاينة آثارها المادية والحفاظ على كل ما من شأنه المساعدة على معرفة الحقيقة بخصوص هذه الجريمة على ان يثبت جميع الاجراءات التي يتخذها في محضر يوقعه والحاضرون ، وعقب ذلك يرسل المواد المضبوطة إلى الجهات القائمة على التحقيق (1) .

أما قانون العقوبات المصري فعلى الرغم من انه لم يتضمن نصاً خاصاً يحدد الإختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات - كما ذكرنا سابقاً - إلا إن الفقه يذهب بصدد مبادئ الإختصاص الجنائي في ظل القانون المذكور إلى أن الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات المصرية تخضع للاختصاص الجنائي المصري بصورة مطلقة ودون التقيد بأدنى قيد وذلك عندما تكون في الأجواء العامة (2) .

المبحث الثاني

الجرائم التي لا تخضع للإختصاص الجنائي المانع

هناك طائفة من الجرائم لا يحكمها الإختصاص الجنائي المانع لدولة جنسية الطائرة ، وذلك بحكم طبيعتها وآثارها الامر الذي جعلها خاضعة اما للاختصاص الجنائي العالمي أو الإختصاص الجنائي لدولة جنسية الطائرة مقترنا باختصاص دولة اخرى ووضح مثال على الجرائم الخاضعة للاختصاص العالمي هي (جريمة القرصنة الجوية) بينما تمثل الجرائم الناشئة عن التصادم الجوي نموذجاً للجرائم المحكومة بالإختصاص الجنائي لدولة جنسية الطائرة بالاقتران مع اختصاص دولة اخرى ، وبناء على ذلك سنعالج في مطلب أول الإختصاص الجنائي في جريمة

(1) تنظر : المواد 41 و 42 و 43 من قانون أصول المحاكمات الجزائية النافذ .

(2) ينظر : د. محمد زكي أبو عامر و د. سليمان عبد المنعم ، مصدر سابق ، ص 7 .

- الملاحق -
القرصنة الجوية ونتطرق للاختصاص الجنائي في الجرائم الناشئة عن التصادم الجوي في مطلب ثانٍ .

المطلب الأول

جريمة القرصنة الجوية

ينبغي أولاً التعرض بصورة موجزة لجريمة القرصنة الجوية من خلال التعريف بها ومن ثم بيان احكام الإختصاص الجنائي فيها حتى تكون صورة الموضوع أكثر وضوحاً .

الفرع الأول

التعريف بجريمة القرصنة الجوية

يقصد بالقرصنة الجوية : (أي فعل من أفعال العنف او الاحتجاز غير المشروع او عمل من اعمال السلب يرتكب من على متن طائرة خاصة ويقوم به طاقم هذه الطائرة او ركابها ويكون موجها ضد طائرة اخرى او سفينة معينة او ضد الاشخاص المتواجدين على متن الطائرة او ظهر السفينة او الاموال التي تحملانها او الاشتراك في القيام باحد الافعال المذكورة او التحريض على ارتكابها وذلك تحقيقا لاجراض غير سياسية شريطة وقوع الافعال المذكورة في الاجواء العامة) (1) .

وسنحدد عناصر القرصنة الجوية فيما يأتي :

أولاً - عمل غير قانوني :

لكي يصنف عمل ما بأنه من قبيل اعمال القرصنة فان من جملة مواصفاته هو عدم المشروعية وبعبكس ذلك أي إذا كان هذا العمل مشروعاً من وجهة النظر القانونية فان وصف القرصنة لا ينطبق عليه ولذلك لا يعد من اعمال القرصنة اعمال العنف او الاحتجاز التي تمارس طبقاً للقواعد القانونية المعمول بها في دولة جنسية الطائرة والتي يكون الهدف من ممارستها تحقيق غايات مشروعة كاستعادة السيطرة الفعلية على طائرة معينة بعد ان تم الإستيلاء عليها بصورة غير قانونية او ان هذه الاعمال تباشر بغية اعتقال احد الاشخاص الموجودين على متن طائرة اخرى وذلك في اطار الاجراءات القانونية المتبعة على هذا الصعيد (2) وذلك لان هذه الاعمال تجد ما يسندها من القوانين النافذة ويبرر صحتها .

(1) تنظر : المادتان (15) من إتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 ، و (101) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 .

(2) ينظر : د. سامي شبر ، هل اختطاف الطائرات قرصنة في القانون الدولي العام ، مجلة العلوم القانونية ، جامعة بغداد ، المجلد الأول ، العدد الثاني ، 1969 ، ص 232 .

ثانيا - أن يكون عملاً من أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب :

لقد حدد نص المادة (15) من إتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 وكذلك نص المادة (101) من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 اعمال القرصنة على سبيل الحصر وهذه الاعمال هي (العنف ، الاحتجاز ، السلب) وعليه فان أي عمل لا يندرج تحت عنوان أي من هذه الاعمال ليس بالامكان اعتباره عمل قرصنة .

ثالثا - أن يرتكب العمل تحقيقاً لأغراض خاصة :

ينبغي ان يكون الهدف من ارتكاب اعمال العنف او الاحتجاز او السلب هو تحقيق اغراض خاصة (Private Ends) أي ان القيام بهذه الاعمال يأتي في سياق المنافع والمكاسب الذاتية ، ويمكن القول بكلمة اخرى ان بواعث ارتكاب هذه الاعمال لا بد ان تكون (شخصية) وبغض النظر عن كون هذه البواعث مادية كالحصول على الاموال او غير مادية كالحقد او الانتقام ⁽¹⁾ لان المهم هنا هو ان تخرج الاغراض السياسية عن اطار هذه البواعث ، حيث جاء في تعليق لجنة القانون الدولي (I.R.C) (International Law Commission) على دوافع القرصنة ان النية في السرقة (Animus Furand) غير مشترطة إذ ان اعمال القرصنة قد ترتكب بدافع الشعور بالكرهية او الانتقام وليس فقط بدافع الرغبة على تحقيق مكاسب معينة ⁽²⁾ .

وعلى هذا الاساس فان الاعمال التي ترتكب بدافع سياسي بحث او تلك التي يقوم بها الفاعل تنفيذاً لأمر صادر اليه من احدى السلطات القائمة في دولة معينة تخرج عن دائرة القرصنة .

رابعا - أن يرتكب العمل من على متن طائرة خاصة :

من بين ما اشترطت اتفاقيتا أعالي البحار لعام 1958 وقانون البحار لعام 1982 تحققه في جريمة القرصنة الجوية ان تكون اعمالها قد تم ارتكابها من على متن طائرة خاصة وبصرف النظر عن الذي قام بارتكابها سواء كان من الركاب ام من الطاقم وعلى هذا النحو لا يمكن ان يندرج تحت عنوان القرصنة الجوية اعمال العنف او الاحتجاز او السلب التي يرتكبها اشخاص موجودون على متن طائرة عامة ولا يجوز ان يعامل مرتكبوها (كقراصنة) إذ أن هذه الطائرات وكما بينا سابقا تخضع لنظام

(1) (THE INTENTION TO ROB " ANIMUS FURANDI " IS NOT REQUIRED ACTS FOR PRIACY MAY BE PROMPTED BY FEELINGS OF HATRED OR REVENGE AND NOT MERELY BY THE DESIRE FOR GAIN).

ينظر : المصدر نفسه ، ص 234 .

(2) ينظر : د. بدرية عبد الله العوضي ، الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار ، الطبعة الأولى ، دون ناشر الكويت ، 1988 ، ص 165 .

- الملاحق -
قانوني تتمتع بمقتضاه بالحصانة من الناحيتين العينية والشخصية غير ان إقدام اشخاص معينين على ارتكاب الاعمال المذكورة من على متن الطائرات العامة في الاجواء العامة لا يمنع من مطالبة الدولة التي تحمل الطائرة علمها بالتعويض عما نتج عن هذه الجرائم من اضرار مادية ومعنوية إذ يتوجب على هذه الدولة ان تقوم بدفع التعويضات المناسبة لمن تضرروا من الاعمال المذكورة كذلك تكون هذه الدولة امام التزام بمسألة المتهمين بارتكاب هذه الاعمال جنائياً⁽¹⁾.

فعدم خضوع هؤلاء لقوانين الدول الاخرى كنتيجة للحصانة التي تحظى بها الطائرات العامة لابد وان يقابله قيام الدولة التي تعود اليها هذه الطائرات وتحمل علمها باتخاذ الاجراءات المناسبة لملاحقة الفاعلين وأود ان أشير إلى ان استعمال الاتفاقيتين المذكورتين لعبارة (طائرة خاصة) ينتج عنه استبعاد كل انواع الطائرات العامة سواء كانت من الطائرات الحربية ام من طائرات الدولة الاخرى المستعملة في الشؤون التجارية وغيرها كما ويشترط بحسب الاتفاقيتين المذكورتين ان تكون اعمال العنف او السلب او الاحتجاز موجهة ضد طائرة اخرى او سفينة معينة ويشمل ذلك ارتكاب هذه الاعمال ضد الطائرة او السفينة ذاتها او ضد طاقمها او ركبها⁽²⁾.

خامسا - أن يرتكب العمل في الأجواء العامة :

إن العناصر المتقدمة لا يمكنها مجتمعة ان تجعل عملا ما يكيف بانه (قرصنة جوية) ، ما لم تقترن بعنصر اخير هو ان هذا العمل يجب ان يرتكب في الاجواء العامة أي ان يرتكب في مجال جوي لا يدخل في نطاق الإقليم الجوي لدولة من الدول وذلك لان اعمال العنف او الاحتجاز او السلب التي ترتكب في المجال الجوي لدولة ما تفقد طابعها الدولي وبالتالي تكون هذه الاعمال متصفة بالصفة الوطنية لينطبق عليها في نهاية المطاف قانون دولة الاقليم او دولة جنسية الطائرة او غيرهما بحسب الاحوال التي ترجح أياً من هذه القوانين⁽¹⁾.

الفرع الثاني

أحكام الاختصاص الجنائي في جريمة القرصنة الجوية

إن آثار جريمة القرصنة الجوية لا يمكن ان تقتصر على الحاق الضرر بدولة معينة بل ان آثارها تمتد لتشمل المجتمع الدولي بأسره وذلك لان الاجواء العامة التي تكون مسرحا لهذه الجريمة هي محل للانتفاع المشترك من جانب المجتمع الدولي بأكمله .

(1) ينظر : عبد الكريم ذيب صالح ، مصدر سابق ، ص 162 .

(2) ينظر : د. محمد المجذوب ، خطف الطائرات ، مصدر سابق ، ص 96 ، 97 .

(1) ينظر : المصدر نفسه ، ص 96 و 97 .

- الملاحق -

إذ أن أعمال القرصنة من شأنها تهديد أمن الملاحة الجوية لجميع الدول التي تسلك طائراتها الأجواء العامة وكذلك الإضرار باقتصاديات الدول التي تتخذ من هذه الأجواء طريقاً للتبادل التجاري ومن هذا المنطلق فإن أحكام الإختصاص الجنائي ينبغي أن تنسجم مع طبيعة جريمة القرصنة الجوية بحيث تسحب البساط من تحت هؤلاء الجناة الذين استغلوا البعد عن أقاليم الدول فآخذوا يحيكون فعاليتهم الإجرامية في منجى ومأمن من رقابة دولة ما إذ لا بد من الانتباه اليهم حتى لا يقطفوا ثمرات أعمالهم القبيحة من خلال توثيق التعاون الدولي بهذا الشأن⁽²⁾.

وتماشياً مع هذه الحقيقة أُلقت الاتفاقيات الدولية التي تصدت للتنظيم القانوني لجريمة القرصنة واجبا على جميع الدول بمكافحة القرصنة وتعزيز التعاون بهذا الشأن إلى أبعد الحدود إذ تنص إتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 على ما يأتي : (على الدول جميعاً أن تتعاون فيما بينها إلى أقصى حد ممكن من أجل قمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر يقع خارج ولاية أية دولة)⁽¹⁾ ، وقد تكرر هذا النص في إتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽²⁾.

وبعد أن وضعت النصوص المذكورة الدول جمعاء امام مسؤولياتها في مجال التصدي للقرصنة منحت نصوص لاحقة هذه الدول سلطة ضبط طائرة القرصنة وكذلك الطائرة محل الإعتداء في جريمة القرصنة ، وكذلك القبض على الاشخاص الموجودين على متن طائرة القرصنة بالإضافة إلى وضع اليد على ما تحمله هذه الطائرة من اموال وإلى جانب ذلك كله أجازت هذه النصوص للدول اخضاع المتهمين بجريمة القرصنة الجوية لقانونها الجنائي وإيقاع العقوبات المناسبة بحقهم ، حيث تنص إتفاقية جنيف لعام 1958 على ما يأتي : (يجوز لكل دولة في أعالي البحار أو في مكان آخر خارج ولاية أية دولة أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة أو أية سفينة أو طائرة اخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة وأن تقبض على من فيها من الاشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات ، ولمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات ، كما ان لها ان تحدد الاجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية)⁽³⁾ وعند وضع إتفاقية قانون البحار جاء نص المادة (105) من هذه الإتفاقية مماثلاً لنص إتفاقية جنيف .

وكما هو واضح من النص المتقدم فإن جريمة القرصنة الجوية تعد من الجرائم التي يسري عليها مبدأ (الإختصاص الجنائي العالمي) أو (الشامل) وذلك لأنها من

(2) ينظر : د. عبد الوهاب حومد ، التعاون الدولي لمكافحة الجريمة ، مجلة الحقوق والشرعية ، جامعة الكويت ، السنة الخامسة ، العدد الأولى ، 1981 ، ص 118 .

(1) تنظر : المادة (14) من الإتفاقية .

(2) تنظر : المادة (100) من الإتفاقية .

(3) تنظر : المادة (19) من الإتفاقية .

- الملاحق -
الجرائم التي تصطبغ بالصبغة العالمية وهذا يفرض على الدول جميعا التعاون في مجال مكافحتها (1).

وبناء على ذلك لا يحق للدولة التي تحمل طائرة القرصنة جنسيتها ان تتمسك باختصاصها الجنائي المانع ازاء جريمة " القرصنة " لان هذا الإختصاص الاخير ينهض حين تكون مصلحة دولة جنسية الطائرة ظاهرة وواضحة لا غبار عليها أما وقد مست جريمة القرصنة الجوية مصالح جميع الدول فان دولة جنسية الطائرة سوف لن تكون سوى واحدة من بين الدول التي ينعقد لها الإختصاص الجنائي بجريمة القرصنة (2).

ولم يصادف تبني مبدأ الإختصاص الجنائي الشامل أي جدل في مؤتمر جنيف لعام 1958 لأن الأخذ به ما هو الا تدوين لعرف قديم استقر عليه التعامل الدولي لذلك تمت الموافقة عليه فيما بعد دون أية معارضة فالفكرة السائدة سابقا وحاليا بخصوص جريمة القرصنة هي إن مرتكبي هذه الجريمة قد اعتدوا على دول العالم برمتها وانهم حين يهاجمون السفن والطائرات في أعالي البحار والاجواء العامة لا يفرقون بين دولة واخرى ولهذا السبب فانهم اضحوا خاضعين لقوانين جميع الدول المتمدنة دون تمييز ايضا وبناء على ذلك فان سلطات الدولة التي تقوم بمهمة القاء القبض على مرتكبي هذه الجريمة وضبط سفنهم او طائراتهم تكون القاضي الطبيعي لشرعية القبض وادانة الافراد كما تكون لها الاولوية في منحها حق قيد القضية واجراء المحاكمة بخصوصها (3).

وباخضاع جريمة القرصنة الجوية للاختصاص الجنائي الشامل تكون مسألة مكافحة الاجرام بهذا الاطار امرا فعلا وجديا وتجعل للقانون الجنائي صفة عالمية بهذا الشأن (1).

وفي الازمنة القديمة كانت سلطات الدولة التي تلقي القبض على من يمارس اعمال القرصنة تقوم بقتلهم مباشرة بمجرد القاء القبض عليهم من دون اجراء أية محاكمة وانما كانت النظرة السائدة للقرصنة هي ان الجزاء المناسب لهم هو تنفيذ عقوبة الاعدام بحقهم في المكان الذي اقدموا فيه على اعمالهم العدوانية (2).
وتجدر الاشارة إلى ان المادة (21) من إتفاقية جنيف لعام 1958 قد اشترطت ان تنفذ عملية ضبط طائرات أو سفن القرصنة طائرات او سفن حربية او الطائرات والسفن العاملة بخدمة حكومية معينة وتكرر النص على هذا الشرط في إتفاقية قانون

(1) ينظر : د. علي راشد ، القانون الجنائي ، المدخل وأصول النظرية العامة ، الطبعة الثانية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1974 ، ص196 .

(2) GERHARD O.W. MUELLER AND EDWARD M. WISE, INTERNATIONAL CRIMINAL LAW, SWEER, MAXWELL LIMITED, LONDON, 1983, P.216.

(3) ينظر : عبد الكريم ذيب صالح ، مصدر سابق ، ص 169 .

(1) ينظر : د. جلال ثروت ، نظم القسم العام في قانون العقوبات ، الجزء الأول ، نظرية الجريمة ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 1994 ، ص105 .

(2) ينظر : د. عبد الوهاب حومد ، التعاون الدولي لمكافحة الجريمة ، مصدر سابق ، ص130 .

- الملاحق -
البحار لعام 1982 الا ان الإتفاقية الاخيرة قد شددت هذا الشرط بضرورة حمل الطائرات والسفن غير الحربية والمستعملة بخدمة حكومة معينة علامات واضحة تدل على استعمالها هذا (3) .

ولكن إذا تمت اجراءات القبض او الضبط او الإستيلاء المذكورة دون توافر ما يكفي من الاسباب لوصف اعمال معينة بانها قرصنة فان الدولة التي قامت بهذه الاجراءات تلتزم بتعويض الاضرار التي لحقت دولة اخرى بسبب القيام بهذه الاجراءات (4) .

ولم يقتصر خضوع جريمة القرصنة الجوية لمبدأ الإختصاص الجنائي الشامل على الاتفاقيات الدولية فحسب بل ان القوانين الجنائية الوطنية الحديثة تحرص كذلك على ادراج جريمة القرصنة ضمن الجرائم التي يسري عليها مبدأ الإختصاص الشامل الذي تتبناه صراحة او ضمناً وذلك إذا ما بقي القبض على المتهمين بارتكاب اعمال القرصنة في اقليم الدولة التي يأخذ قانونها الجنائي بمبدأ الإختصاص الشامل ومن بين هذه القوانين قانون العقوبات العراقي النافذ رقم 111 لسنة 1969 المعدل الذي ينص في مادته الثالثة عشرة على ما يأتي : (في غير الأحوال المنصوص عليها في المواد 9 و 10 و 11 تسري احكام هذا القانون على كل من وجد في العراق بعد ان ارتكب في الخارج بوصفه فاعلاً او شريكاً في جريمة من الجرائم التالية : تخريب او تعطيل وسائل المخابرات والمواصلات الدولية والاتجار بالنساء او بالصغار او بالرقيق) والنص الوارد في المادة (13) من قانون العقوبات العراقي وإن لم يشير صراحة إلى جريمة القرصنة الجوية فانه ينطبق على هذه الجريمة لانها تنطوي على تعطيل او تخريب وسائل المواصلات الدولية ومن بينها الطائرات بصورة مباشرة او غير مباشرة ، اما قانون العقوبات المصري النافذ رقم 58 لعام 1937 فانه لم يأخذ بمبدأ الإختصاص الجنائي العالمي أو الشامل اصلاً على الرغم من اهميته والاعتبارات التي تمليه والمتعلقة بالتعاون الدولي على صعيد مكافحة الجريمة (1) .

بيد ان البعض يرى ان هذا المبدأ يأخذ مجاله إلى التطبيق في ظل قانون العقوبات المصري النافذ بالنسبة لجريمة القرصنة وان لم يكن هذا القانون يعترف بهذا المبدأ صراحة لان هذه الجريمة وبحسب العرف الدولي الذي استقر بشأنها هي جريمة تحمل اعتداء على المجتمع الدولي بأسره وهذا ما يبرر لكل دولة قيامها بالقاء القبض على القرصان وتطبيق قانونها عليه ومثوله امام محاكمها وان كان لا ينتمي اليها بجنسيته من جهة وارتكابه للجريمة في مكان لا يخضع لسيادة هذه الدولة من جهة اخرى (2) .

(3) تنظر : المادة (107) من الإتفاقية .

(4) ينظر : د. حامد سلطان و د. عائشة راتب و د. صلاح الدين عامر ، القانون الدولي العام ، الطبعة الأولى ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1978 ، ص 595 .

(1) ينظر : د. مأمون محمد سلامة ، قانون العقوبات ، القسم العام ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، 1979 ، ص 72 .

(2) ينظر : د. محمود نجيب حسني ، شرح قانون العقوبات ، القسم العام ، النظرية العامة للجريمة والنظرية العامة للتدابير الاحترازية ، الطبعة الثالثة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1973 ، ص 149 .

- الملاحق -

وقد نص مشروع تعديل قانون العقوبات الفرنسي النافذ في المادة (15) منه على ما يأتي : (تسري احكام هذا القانون على كل من يرتكب في أي مكان كان من المعمورة سواء بصفته فاعلا او شريكا احدى جرائم القرصنة او تزيف العملة الاجنبية او الاتجار بالرقيق او جمع الرقيق الابيض لاغراض الفسق او الاشتغال بترويج المخدرات والاتجار فيها او بنشر المطبوعات المخلة بالحياء) (1) .

وأوید تبني مبدأ الإختصاص الجنائي العالمي او الشامل ازاء جريمة (القرصنة الجوية) لان من شأن ذلك تحجيم الاخطار التي تواجه النقل الجوي وذلك بملاحقة الجناة الذين يستغلون الاجواء العامة لتنفيذ مآربهم مستفيدين من عدم خضوع هذه الاجواء لسيادة دولة بعينها ، إلا أنني أركز على اتباع قواعد تسليم المجرمين أولاً قبل تفعيل مبدأ الإختصاص الجنائي العالمي بهذا الخصوص ، وذلك لان الإختصاص الجنائي العالمي في التشريعات الحديثة هو اختصاص نسبي وليس مطلقا إذ لا يعمل به إلا في حالة عدم تسليم المجرم للدولة التي ارتكبت الجريمة في اقليمها (2) .

المطلب الثاني

الجرائم الناشئة عن التصادم الجوي

يتطلب بيان أحكام الإختصاص الجنائي في الجرائم الناشئة عن التصادم الجوي التعريف بالتصادم الجوي وتوضيح احكام الإختصاص الجنائي في الجرائم الناشئة عنه وهذا ما سنتبعه في الفرعين الآتيين :

الفرع الأول

التعريف بالتصادم الجوي

إن المقصود بالتصادم الجوي هو ذلك التصادم الذي يحدث بين طائرتين أو أكثر سواء تم هذا التصادم في حالة الطيران ام في حالة كون احدى الطائرتين رابضة على ارض المطار والآخرى في حالة طيران وقد يقع التصادم بين طائرات تابعة لمستغل جوي واحد أو ان يحصل بين طائرات تعود لمستغلين مختلفين (1) .

والتصادم الجوي على انواع فهناك التصادم الجوي القهري وهو الذي يكون منشؤه قوة قاهرة دون ان يكون لطاغم أي من الطائرتين دخل في حصوله ، كما ان هناك التصادم الحاصل بسبب الخطأ المنفرد من جانب قائد احدى الطائرتين بسبب

(1) نقلا عن فؤاد رزق ، الأحكام الجزائية العامة ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2003 ، ص 383 .

(2) ينظر : د. عبد الحميد الشواربي ، التعليق الموضوعي على قانون العقوبات ، الكتاب الأول ، الأحكام العامة لقانون العقوبات ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2003 ، ص 40 .

(1) ينظر : د. عبد الفضيل محمد أحمد ، مصدر سابق ، ص 421 .

- الملاحق -
مخالفته لقواعد الملاحة الجوية او ان يكون الخطأ المنفرد ناشئاً عن عدم صلاحية الطائرات للملاحة الجوية وهنا يتحمله المستغل الجوي وإلى جانب النوعين المتقدمين هناك نوع آخر من التصادم الجوي هو التصادم الناجم عن الخطأ المشترك سواء كان مصدر هذا الخطأ قائدي الطائرتين المتصادمتين او مستغليهما واخيراً هناك التصادم الذي يشتهر في سببه فلا يعرف على وجه التحديد فيما إذا كان قد حدث بفعل قوة قاهرة أو خطأ منفرد أو خطأ مشترك (2) .

الفرع الثاني

أحكام الإختصاص الجنائي في الجرائم الناشئة عن التصادم الجوي

إن الجرائم الناشئة عن التصادم الجوي تثير إشكالية على صعيد تحديد الإختصاص الجنائي بشأنها إذا كانت الطائرات المتصادمة تتبع دولاً مختلفة فهذه الجرائم لا يمكن اخضاعها لمبدأ الإختصاص الجنائي المانع لدولة جنسية الطائرة وذلك لان ممارسة كل دولة من هذه الدول اختصاصها الجنائي إزاء هذه الجرائم سوف لن يمنع الدولة او الدول الاخرى من مباشرة اختصاصها في الوقت ذاته بصدد هذه الجرائم ، كما ان الإختصاص الجنائي العالمي لا يمكن ان يحكم هذه الطائفة من الجرائم وذلك لعدم اتصافها بالطابع الدولي .
ولا توجد هناك إتفاقية تنظم مسألة الإختصاص الجنائي في الجرائم الناشئة عن التصادم الجوي وبغياب مثل هذه الإتفاقية لا يمكن ان يصار إلى تطبيق احكام القانون البحري وذلك لاختلاف الاشكالات التي يثيرها التصادم البحري عن مثيلاتها الناجمة عن التصادم الجوي (1) .

ونرى إن خير سبيل لمعالجة مشكلة تحديد الإختصاص الجنائي في الجرائم الناشئة عن التصادم الجوي هو ان ينعقد هذا الإختصاص للدولة الاكثر تضرراً من هذه الجرائم بحسب كل جريمة وطبيعتها وآثارها ويكون تنظيم هذا الموضوع طبقاً للاتفاقيات الدولية العامة والخاصة .

(2) ينظر : المصدر نفسه ، ص 422 و 423 .
(1) ينظر : د. محمود مختار بربري ، مصدر سابق ، ص 216 .

الفصل الثالث

تطبيقات للإختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات

نبحث في هذا الفصل أهم تطبيقين للإختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات وهما الإختصاص الجنائي في جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات والإختصاص الجنائي في جرائم الإعتداء على سلامة الطيران المدني :

المبحث الأول

الإختصاص الجنائي في جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات

تقتضي الإحاطة بالإختصاص الجنائي في جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات التعريف بهذه الجريمة - بصورة موجزة - وهذا ما سنتطرق إليه في المطلب الأول ، ثم نتناول موقف الاتفاقيات الدولية من الإختصاص الجنائي بهذه الجريمة في المطلب الثاني ، وأخيراً نوضح موقف القوانين الوطنية من هذه المسألة في المطلب الثالث :

المطلب الأول

التعريف بجريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات

يعد الإستيلاء بصورة غير قانونية على الطائرات من المخاطر الكبرى التي تعرضت لها الملاحة الجوية منذ نشأتها إلى يومنا هذا وقد تعاظم حجم هذه الخطر مع التطور التقني الهائل الذي دخل مرفق الطيران وما أفضى إليه من زيادة أعداد الطائرات وتحسن جودة خدماتها ليصبح السفر عن طريق الجو معلماً من معالم عصرنا الراهن حيث اتسع ميدان النقل الجوي وارتفعت أعداد المسافرين بواسطته إلى مئات الملايين ، ومنذ أواخر الستينيات من القرن الماضي تزايد هذا الخطر إلى المستوى الذي أضحى فيه مرفق النقل الجوي مهدداً بشكل جدي وكبير (1) .

ويدل على ذلك الكثير من حوادث الإستيلاء غير القانوني على الطائرات وهي في حالة الطيران وبالتالي إرغام قائدي هذه الطائرات على تغيير مسارها ومن ثم الهبوط بها في مكان ليس مقدراً أن تهبط فيه بالإضافة إلى احتجاز الركاب وطاقم الخدمة

(1) ينظر : د. محمد فريد العريني و د. محمد السيد الفقي ، القانون البحري و الجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2003 ، ص 659 .

- الملاحق -
كرهائن يكونوا محلاً للمساومة فيما بعد وذلك بغية تحقيق مكاسب معينة على الصعيد السياسي أو المالي أو الإعلامي، إذ إن بواعث الإستيلاء غير القانوني على الطائرات متعددة ومتباينة فقد تكون سياسية أو مالية أو تاريخية أو شخصية وأن احتلت البواعث السياسية موقع الصدارة بهذا المجال ومن بينها المطالبة بالاستقلال السياسي أو بحق تقرير المصير غير أن للبواعث المالية نصيبها أيضاً بهذا الشأن، إذ قد يطالب الفاعلون بفدية مالية بعد إتمام عملية الإستيلاء على الطائرة مقابل إنهاء عملية الإستيلاء هذه، وهناك أيضاً البواعث الإعلامية التي تهدف إلى شد انتباه الرأي العام العالمي لقضية من القضايا (2).

وحرر بنا في هذا المقام أن نحلل هذه الجريمة بشكل موجز من خلال بيان أركانها (3) وذلك في ضوء إتفاقية قمع الإستيلاء غير القانوني على الطائرات الموقعة في لاهاي عام 1970، وطبقاً لهذه الإتفاقية فإن مرتكب جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات هو: أي شخص على متن طائرة وهي في حالة طيران: أ- يقوم بغير حق مشروع بالقوة أو بالتهديد باستعمالها أو باستعمال أي شكل آخر من أشكال الإكراه بالإستيلاء على الطائرة أو ممارسة سيطرته عليها أو يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال أو

ب- يشترك مع أي شخص يقوم أو يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال " (1) .
وعليه فإن أركان هذه الجريمة هي:

أولاً - الركن المادي:

يتمثل الركن المادي في جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات بذلك السلوك الذي يكون بصورة استعمال العنف أو التهديد به على متن طائرة معينة أثناء فترة طيرانها وأن تترتب على هذا السلوك نتيجة إجرامية تأخذ شكل الإستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها، وعلى هذا الأساس فإن هناك عدة شروط ينبغي توافرها في هذا الركن المادي وهي:

(2) ينظر: د. عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، القانون الكويتي الجديد في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحه الجوية، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد الأول، السنة التاسعة عشرة، 1995، ص 77-79.

(3) تختلف هذه الجريمة عن جريمة القرصنة الجوية في عدة نواحي أهمها هو أن أحد أهم أركان الجريمة الأخيرة هو أن تكون أفعال العنف أو السلب أو الاحتجاز موجهة من على متن طائرة معينة ضد طائرة أخرى، في حين أن جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات ترتكب من شخص أو أشخاص متواجدين على متن الطائرة التي يستولي عليها بصورة غير قانونية، كما إنهما يختلفان من ناحية البواعث إذ أن بواعث ارتكاب جريمة القرصنة الجوية ينبغي أن تكون خاصة وليست سياسية، بينما تكون البواعث السياسية في طبيعة بواعث ارتكاب جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات وكذلك تتميز جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات عن جريمة القرصنة الجوية من حيث أن التهديد باستعمال القوة وكذلك ممارسة مختلف أشكال الإكراه يدخل في نطاق جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات، بينما يشترط في جريمة القرصنة الجوية استعمال القوة دون غيره، بالإضافة إلى ذلك أن جريمة القرصنة الجوية لا بد أن تقع في الأجواء العامة أما جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات فيمكن ارتكابها في الأجواء العامة أو الإقليمية. لمزيد من التفاصيل عن هذا الموضوع ينظر:

ALFRED P. RUBIN, THE LAW OF PIRACY, SECOND EDITION, TRANSNATIONAL PUBLISHERS, INC LRVINGTON-ON-HUDSON, NEW YORK, 1997, P. 321.

(1) تنظر: المادة الأولى من الإتفاقية.

- الملاحق -

1- أن يتم الفعل من على متن طائرة معينة :

وهذا الشرط واضح وصريح من منطوق نص المادة الأولى المتقدم ذكره إذ يجب أن يقوم الفاعل بالإستيلاء على الطائرة وهو على متنها ، وبناءً على ذلك لا ينطبق وصف هذه الجريمة على أعمال الإستيلاء على الطائرة التي تتم من الخارج كأن يستعمل الفاعل الأجهزة اللاسلكية لإبلاغ قائد الطائرة تهديده باستعمال القوة (2) .

كما يمكن استعمال الطائرات الحربية أو الصواريخ الموجهة من الأرض في عملية الإستيلاء على الطائرات ، وكل هذه الحالات تم استبعادها من نطاق تطبيق اتفاقية لاهاي لأنها تدخل في إطار العلاقات الدولية التي تجنب مؤتمر لاهاي الخوض فيها ، إلا أن جانباً من الفقه يرى أن الأوان قد آن لاعتبار هذه الحالات من قبيل أعمال الإستيلاء غير القانوني على الطائرات (. . . . فإذا كان القانون الدولي ينص على تجريم وعقاب أفعال الاختطاف ذات الطابع الفردي التي يقوم بها فرد أو مجموعة من الأفراد اليائسين فإنه ينبغي من باب أولى تجريم الأفعال التي تقوم بها دولة ذات سيادة فالإرهاب هو الإرهاب سواء قام به فرد أو دولة وفي كلا الحالتين تتعرض الطائرة المدنية وركابها لأخطار شديدة) (1) .

2- أن يتم الفعل على متن طائرة في أثناء الطيران :

إذ ينبغي الإتيان بهذا الفعل والطائرة في حالة طيران وطبقاً لإتفاقية لاهاي تكون الطائرة في حالة طيران . . . منذ اللحظة التي يتم فيها إغلاق كل أبوابها الخارجية عقب شحنها حتى اللحظة التي يتم فيها فتح أي من هذه الأبواب بغرض تفريغ الطائرة وفي حالة الهبوط الاضطراري تظل الطائرة في حالة طيران حتى الوقت الذي تتولى فيه السلطات المختصة مباشرة مسؤوليتها تجاه الطائرة والأشخاص والممتلكات الموجودة على متنها (2) .

3- أن يتم الفعل باستعمال القوة أو التهديد باستعمالها أو باستعمال أشكال الإكراه الأخرى .

فالإستيلاء بصورة غير قانونية على الطائرة يجب أن يتأتى أما عن طريق استعمال القوة كاختحام غرفة القيادة وإخراج الطاقم منها أو من خلال التهديد باستعمال

(2) ينظر : د. حسنين إبراهيم عبيد ، الجريمة الدولية ، دراسة تحليلية تطبيقية ، الطبعة الأولى ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1979 ، ص 213 .

(1) ينظر : د. سلامة إسماعيل محمد ، مصدر سابق ، ص 213 .

(2) تنظر : الفقرة الأولى من المادة الثالثة من الاتفاقية .

- الملاحق -
القوة كإشهار الجاني سلاحه على قائد الطائرة وتهديده بإطلاق النار عليه ما لم يغير مسار الطائرة (3).

وقد سعت بعض الدول إلى جعل نطاق إتفاقية لاهاي واسعاً بحيث يشمل كل حالات السيطرة والإستيلاء على الطائرة بغض النظر عن الوسائل التي تستعمل بهذا الخصوص وذلك لاستيعاب حالات الإستيلاء على الطائرات التي تحصل بواسطة الغش أو الخداع أو التدليس وما إلى ذلك إلا أن ذلك لم يلق تأييداً من جانب أغلب الدول (1).

وجدير بالذكر أن إتفاقية لاهاي وطبقاً للمادة الأولى سألقة الذكر قد جعلت الشروع باستعمال القوة أو باستعمال أشكال الإكراه الأخرى كافياً لتحقيق الركن المادي .

ثانياً - الركن المعنوي - (القصد الجرمي)

تعد هذه الجريمة من الجرائم العمدية التي تتطلب وجود القصد الجرمي لدى فاعلها بتوافر عنصري العلم والإرادة لديه أي علمه بأن الفعل الذي أقدم عليه يتضمن عرقلة المسار الطبيعي للطائرة أما لو كان الفاعل يجهل ذلك كما لو ساعد قائد الطائرة على إصلاح عطل فني فإن القصد الجنائي وبالتالي الركن المعنوي يكون منتقياً ، وإلى جانب عنصر العلم ينبغي توافر عنصر الإرادة أي اتجاه إرادة الفاعل إلى الإستيلاء على الطائرة وبناءاً عليه لا وجود لهذه الإرادة إذا ما قصد الفاعل من تدخله في سير الطائرة مجرد مداعبة قائدها ، وإذا ما وجدت نية الإستيلاء هذه فإنها تكفي لقيام القصد الجنائي دون الحاجة إلى أن تكون هناك نوايا أخرى مثل قتل ركاب الطائرة أو إيداعهم أو سرقة أموالهم (2) .

ثالثاً - (الركن الشرعي) :

يتمثل الركن الشرعي في جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات شأنها شأن الجرائم الأخرى - بتلك الصفة غير المشروعة التي يسبغها القانون على فعل الإستيلاء على الطائرة هذا من جهة وكذلك ينبغي عدم وجود قاعدة قانونية تبيح هذا الفعل من جهة أخرى (3) .

وكانت إتفاقية لاهاي واضحة بهذا الصدد عندما نصت على أن (أي شخص على متن طائرة وهي في حالة طيران يقوم بغير حق مشروع . . .) .

المطلب الثاني

موقف الاتفاقيات الدولية

سيتم تقسيم هذا المطلب على فرعين نبين في أولهما موقف إتفاقية طوكيو الخاصة بالجرائم والأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات لعام 1963 ونوضح في الثاني موقف إتفاقية لاهاي الخاصة بقمع الإستيلاء غير القانوني على الطائرات لعام 1970 .

(3) ينظر : د. حسنين إبراهيم عبيد ، مصدر سابق ، ص 212 و 213 .

(1) ينظر : د. سلامة اسماعيل محمد ، مصدر سابق ، ص 213 .

(2) ينظر : د. حسنين إبراهيم عبيد ، مصدر سابق ، ص 215 .

(3) ينظر : د . علي حسين الخلف وسلطان عبد القادر الشاوي ، المبادئ العامة في قانون العقوبات ، دار الكتب للطباعة والنشر ، بغداد ، 1982 ، ص 151 و 152 .

الفرع الأول

موقف إتفاقية طوكيو لعام 1963

ينعقد الإختصاص الجنائي وفقا لإتفاقية طوكيو في جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات - بصورة أساسية - للدولة التي تهبط الطائرة في أراضيها ، إذ ألزمت هذه الإتفاقية دولة الهبوط بالقيام فورا بإجراء تحقيق أولي في الوقائع (1) ، وذلك بعد أن أوجبت الإتفاقية على هذه الدولة القبض على أي شخص يشتبه بارتكابه جريمة الإستيلاء غير القانوني وحبسه احتياطيا من أجل ضمان بقاءه في إقليم هذه الدولة وذلك تمهيدا لمحاكمته جنائيا أو تسليمه إلى دولته (2) .

إلا أن الإتفاقية قد ألزمت الدولة التي تقوم بالإجراءات المتقدمة أن تقوم بإخطار دولة تسجيل الطائرة أو الدولة التي ينتمي إليها المتهم بماهية هذا الإجراء والظروف التي تطلبت إتخاذه ، وكذلك ينبغي على الدولة التي تتولى إجراء التحقيق الأولي السالف ذكره أن ترسل على وجه السرعة النتائج التي تمخض عنها هذا التحقيق أما إلى الدولة المسجلة فيها الطائرة أو الدولة التي ينتمي إليها المتهم وعلى هذه الدولة أن تبين مع هذه النتائج قرارها بشأن تولي الإختصاص أو عدم رغبتها في القيام بذلك (3) .

وإذا قررت دولة الهبوط محاكمة المتهم بهذه الجريمة فإنها تنتظر هذه الجريمة طبقا لقوانينها الجنائية ، وبهذا فإن إتفاقية طوكيو قد قررت اختصاص الدولة التي هبطت فيها الطائرة حتى وإن كانت الجريمة غير مرتكبة في إقليمها الجوي وذلك من باب الحرص على معاقبة الجناة عن مثل هذه الأعمال الخطيرة (الإستيلاء غير القانوني على الطائرات) (1) .

إلا أن ما يؤخذ على إتفاقية طوكيو هو أن منحها الإختصاص الجنائي للدولة التي تهبط فيها الطائرة لا يمكن أن يتحقق معه مساءلة الفاعل في جميع الأحوال ، وذلك في حالة هرب الفاعل من إقليم هذه الدولة إلى دولة أخرى إذ أن الدولة الأخيرة غير ملزمة بمباشرة اختصاصها بشأن جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات كما إن هذه الدولة ليست أمام التزام بتسليم المتهم وبذلك قد يتمكن هذا المتهم من الإفلات من الملاحقة القانونية وكان الأجدى بإتفاقية طوكيو أن تقرر اختصاص الدولة التي يوجد المتهم في إقليمها بصرف النظر عن مكان هبوط الطائرة (2) .

وإلى جانب اختصاص دولة هبوط الطائرة فإن دولة تسجيل الطائرة والدولة التي ارتكبت الجريمة في إقليمها الجوي ينعقد لهما الإختصاص الجنائي كذلك إزاء هذه

(1) تنتظر : الفقرة الرابعة من المادة (13) من الإتفاقية .

(2) تنتظر : الفقرة الثانية من المادة (13) من الإتفاقية .

(3) تنتظر : الفقرة الخامسة من المادة (13) من الإتفاقية .

(1) ينظر : د. سمعان بطرس فرج الله ، تغيير مسار الطائرات بالقوة ، المجلة المصرية للقانون الدولي ، المجلد الخامس والعشرون ، 1969 ، ص 175 و 176 .

(2) ينظر : د. محمد نيازى حتاتة ، مكافحة الجريمة ومعاملة المجرمين ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1995 ، ص 532 .

- الملاحق -
الجريمة وذلك في الحالات التي نصت عليها هذه الإتفاقية بشأن الجرائم المرتكبة على متن الطائرات وعلى هذا الأساس توجد عدة دول صاحبة اختصاص بنظر هذه الجريمة وبالتالي يبقى النزاع بين هذه الدول أمراً قائماً وغير مستبعد (3).

وبناءً على ما تقدم يمكننا القول أن إتفاقية طوكيو لم تستطع طرح معالجة وافية وواضحة لمشكلة الإختصاص الجنائي في جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات الامر الذي دفع منظمة الطيران المدني الدولية الى السعي لإبرام إتفاقية خاصة بجريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات ، فتكللت جهودها بوضع إتفاقية لاهاي بشأن قمع الإستيلاء غير القانوني على الطائرات لعام 1970 .

الفرع الثاني

موقف إتفاقية لاهاي لعام 1970

بينت المادة الرابعة من هذه الإتفاقية أحكام الإختصاص الجنائي في جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات عندما نصت على ما يأتي :

1- على كل دولة متعاقدة أن تتخذ ما يلزم من إجراءات قد تكون ضرورية لتأسيس اختصاصها القضائي بنظر الجريمة وأي فعل آخر من أفعال العنف الأخرى التي تكون قد ارتكبت ضد الركاب أو الطاقم من جانب المتهم بمناسبة ارتكاب الجريمة وذلك في الأحوال التالية :

- أ- عندما ترتكب الجريمة على متن طائرة مسجلة في تلك الدولة .
- ب- عندما تهبط الطائرة التي ارتكبت على متنها الجريمة في إقليم تلك الدولة والمتهم لا يزال على متنها .
- ج- إذا ارتكبت الجريمة على متن طائرة مؤجرة بدون ملاحين إلى مستأجر يكون مركز أعماله الرئيس في تلك الدولة أو تكون له إقامة دائمة فيها إذا لم يكن له فيها مثل هذا المركز .

2- تقوم كل دولة متعاقدة كذلك بما يلزم من إجراءات مماثلة قد تكون ضرورية لتأسيس اختصاصها القضائي على الجريمة في حالة ما إذا تواجد المتهم في إقليمها ولا تقوم بتسليمه طبقاً للمادة الثامنة لأي من الدول المشار إليها في الفقرة الأولى من هذه المادة .

3- لا تستبعد هذه الإتفاقية أي اختصاص جنائي تتم مباشرته طبقاً للقانون الوطني .
وإذا ما حللنا هذا النص نجد أن الإتفاقية وقبل تحديدها للحالات التي تختص فيها الدولة بجريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات قد ألزمت الدول الأطراف فيها بالقيام بما هو ضروري من الإجراءات من أجل أن تؤسس اختصاصها إزاء هذه

(3) ينظر : المصدر نفسه ، ص 176 .

- الملاحق -
الجريمة ، لان في ذلك ضمانا لتقرير العقوبات المشددة التي ألزمت الإتفاقية الدول الأطراف بتقريرها إزاء مرتكبي جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات (1) .
وفي ضوء نص المادة الرابعة نجد أن إتفاقية لاهاي قد حددت الدول الموقعة على الإتفاقية والتي يحق لها اتخاذ التدابير اللازمة لتأسيس اختصاصها الجنائي قبل جريمة مرتكبي الإستيلاء غير القانوني على الطائرات ونبين الاختصاص الجنائي لكل دولة من هذه الدول وكما يأتي :

أولاً - الإختصاص الجنائي للدولة المسجلة فيها الطائرة :
بعد أن كرست إتفاقية طوكيو لعام 1963 مبدأ اختصاص دولة تسجيل الطائرة كمبدأ أساسي في مجال الجرائم المرتكبة على متن الطائرات جاءت إتفاقية لاهاي لتؤكد على هذا المبدأ وذلك لمسايرة تمسك الدول بسيادتها على طائراتها وما يمليه ذلك من وجوب انعقاد الإختصاص فيما يحدث على متن هذه الطائرات من جرائم للدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها حتى قيل بأن (الأصل في الإختصاص الجنائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن الطائرات هو أن ينعقد للدولة المسجلة فيها الطائرة) (2) .

حيث تحتل دولة تسجيل الطائرة موقع الصدارة بين الدول المعنية بالجريمة المرتكبة ولا نود الخوض في شرح هذا الموضوع تجنباً لتكرار ما وضحناه بهذا الصدد في (الفصل الأول) ألا أن ما تجدر الإشارة إليه هنا هو أن إتفاقية لاهاي قد حددت حكم الطائرات المسجلة تسجيلاً مشتركاً أو دولياً والمستعملة من قبل مؤسسات مشتركة للنقل الجوي أو من وكالات نقل دولية حيث أوجبت الإتفاقية على الدول الموقعة على الإتفاقية التي تتولى إنشاء هذه المؤسسات أن تحدد إزاء كل طائرة مستعملة في هذه المؤسسات دولة معينة من بينها ينبغي عليها أن تمارس الإختصاص الجنائي المقرر لدولة التسجيل بمقتضى هذه الإتفاقية (1) .

ثانياً - الإختصاص الجنائي للدولة التي تهبط فيها الطائرة مع المتهم :
إلى جانب اختصاص دولة تسجيل الطائرة ينعقد الإختصاص الجنائي كذلك وطبقاً لإتفاقية لاهاي - للدولة التي تهبط فيها الطائرة التي ارتكبت على متنها الجريمة مع المتهم بارتكابها .

والأساس التي يستند إليها اختصاص دولة الهبوط يختلف بحسب ما إذا كانت الجريمة قد ارتكبت في المجال الجوي لدولة الهبوط أو خارج هذا المجال ففي الحالة الأولى يرتكن إلى مبدأ إقليمية القانون الجنائي الذي يخول الدولة مباشرة اختصاصها

(1) تنتظر : المادة الثانية من الإتفاقية .

(2) ينظر : د. سمعان بطرس فرج الله ، مصدر سابق ، 175 .

(1) تنتظر : المادة الخامسة من الإتفاقية .

- الملاحق -

الجنائي إزاء الجرائم المرتكبة في إقليمها الجوي أما في الحالة الثانية أي حالة وقوع الجريمة خارج نطاق المجال الجوي لدولة الهبوط فأن أساس اختصاص هذه الدولة قد اختلف بشأنه منذ أن طرح الموضوع على بساط البحث في اللجنة القانونية التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولية ، إذ ذهب فريق من المندوبين إلى انه ليس بالإمكان أن تمارس دولة الهبوط اختصاصها في جريمة حدثت خارج إقليمها ، فيما أيد اتجاه آخر هذا الاختصاص بشدة معللين ذلك بأن مرتكب الجريمة يبقى بمنأى عن العقاب إن لم تخول دولة الهبوط بالتدخل حيث إن القول بخلاف ذلك يشجع على الإستيلاء غير القانوني على الطائرات في أجواء دول معينة أو في الأجواء العامة ومن ثم الهبوط بها في أراضي دول أخرى لتجنب المساءلة (1) ، إلا أن الأمر انتهى إلى تقرير هذا الاختصاص لجملة مبررات منها ان منح دولة معينة صلاحية النظر في جرائم ارتكبت خارج حدودها ليس بالأمر الجديد إذ سبق ذلك توسيع صلاحيات الدولة بشأن جرائم معينة (كالقرصنة الجوية) مع أن هذه الجرائم ترتكب خارج إقليم هذه الدولة ، كذلك تم تبرير هذا الاختصاص بالاستناد للغاية الأساسية من إبرام اتفاقيات مكافحة الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات المتمثلة بالحفاظ على حياة وسلامة ركاب الطائرات وتأمين الحماية للطائرات ذاتها من اجل ديمومة حركة الملاحة الجوية الدولية ، كما تم الاستناد إلى قاعدة قانونية معروفة هي (إن العقد شريعة المتعاقدين) فالإتفاقية بحسبانها عقدا بين الدول التي أبرمتها يتم الاتفاق على تضمينها حقوقا والتزامات للدول الأطراف فيها ولا مانع يحول بين هذه الدول وبين إقرار التزامات جديدة على عاتق الدول المتعاقدة ولو كانت هذه الالتزامات غير معروفة بحسب مبادئ القانون الدولي التقليدية وبناء على ذلك فأن الدول المتعاقدة في إتفاقية لاهاي قد قررت قاعدة جديدة بهذا الشأن منحت بموجبها دولة الهبوط هذا الاختصاص الجنائي والتزمت بمباشرة في الوقت ذاته (2) .

ونرى ان تبني إتفاقية لاهاي لاختصاص دولة الهبوط يوصل رسالة إلى من تسول له نفسه العبث بأمن الطيران الدولي بان أحكام القانون الجنائي تطاله في أية دولة يتجه إليها .

ثالثاً - الإختصاص الجنائي للدولة التي يوجد فيها المركز الرئيس لأعمال مستأجر الطائرة أو مقر إقامته الدائمة :

(1) ينظر : د. محمد المجنوب ، خطف الطائرات ، مصدر سابق ، ص 150 و 151 .

(2) ينظر : المصدر نفسه ، 151 - 154 .

- الملاحق -

اعتمدت إتفاقية لاهاي اختصاص هذه الدولة إلى جانب الإختصاصات التي تم الحديث عنها، وبإقرار إتفاقية لاهاي لهذا الإختصاص تكون قد جاءت بحكم جديد لم يعرف من قبل في إطار مبادئ الإختصاص الجنائي للدولة إذ بني هذا الإختصاص على أساس لم يسبق وأن استند إليه الإختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات وأن كانت فكرة هذا الإختصاص قد ظهرت في مقترحات تم تقديمها لمؤتمر طوكيو عام 1963 من بعض الدول النامية التي تكثر فيها حالات استئجار الطائرات إلا أن المؤتمر المذكور رفض هذه المقترحات وكان مردد هذا الرفض هو الحادثة التي كان عليها موضوع استئجار الطائرات عندما وضعت إتفاقية طوكيو على عكس الحال عند توقيع إتفاقية لاهاي حيث اكتسب هذا الموضوع أهمية خاصة (1).

ونشيد بموقف إتفاقية لاهاي بخصوص جعل المركز الرئيس لمستأجر الطائرة أو محل إقامته محوراً لتحديد الإختصاص الجنائي في جريمة الإستيلاء غير المشروع على الطائرات نظراً لفاعلية هذا الأمر في معالجة حالة استئجار الطائرات واستئجار الطائرات أما أن يشمل وضعها تحت تصرف المستأجر لمدة معينة هي وطاقتها (time charter) وهذه الحالة الشائعة ، أو أن هذا الإيجار لا يتضمن إلا إيجار الطائرة لمفردها دون قيادتها (Coque- Nue) كذلك يوجد إلى جانب هذين النوعين نوع آخر يطلق عليه (إيجار السعة) وفيه يحتفظ المؤجر بجميع سلطاته على الطائرة وقائدها ولكنه ملزم بأن يمكن المستأجر من استغلال الطائرة في رحلة أو عدة رحلات أو أن يكون هذا الإيجار لمدة محددة مقابل اجر معين (2).

وقد قصرت إتفاقية لاهاي أحكامها على النوع الثاني فحسب بقولها (. . . طائرة مؤجرة بدون ملاحين . . .) مع أن طاقم الطائرة لم يكن عاملاً في تحديد الإختصاص الجنائي وبذلك تكون إتفاقية لاهاي قد استبعدت الحالات الشائعة لاستئجار الطائرات .

رابعاً - الإختصاص الجنائي للدولة التي يتواجد المتهم في إقليمها :

يتم تفعيل هذا الإختصاص بعد هبوط الطائرة التي إستولى عليها بصورة غير قانونية في إقليم إحدى الدول ثم يتمكن المتهم من الفرار إلى دولة أخرى طرف في إتفاقية لاهاي أو أن هذا الفرار يحصل أثناء تحليق الطائرة التي وقعت على متنها الجريمة وقبل هبوطها وذلك في الحالات التي يتمكن فيها المتهم من الهبوط بالمظلة ، ولكن فرار المتهم هذا ليس كافياً لوحده لنهوض اختصاص الدولة التي يوجد فيها المتهم

(1) ينظر : د. زهير الزبيدي ، مصدر سابق ، ص 244 و 245

(2) ينظر : د. ابو زيد رضوان ، مصدر سابق ، ص 51 و 52 .

- الملاحق -
ما لم يفترن ذلك بامتناع هذه الدولة عن تسليم هذا المتهم إلى إحدى الدول الثلاث التي عينتها الفقرة الأولى من المادة الرابعة (1) .
وقد أوضحت المادة الثامنة من إتفاقية لاهاي بأن جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات من الجرائم القابلة للتسليم التي تنص عليها معاهدات التسليم القائمة بين الدول الأطراف في الإتفاقية (2) ، كذلك ألزمت هذه المادة الدول الأطراف فيها بأدراج هذه الجريمة في أي معاهدة تعقدها في المستقبل كأحدى الجرائم القابلة للتسليم (3) .
ويمكن أن ننظر لهذا الإختصاص من زاوية حرص واضعي إتفاقية لاهاي على مساءلة مقترفي جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات عند وجود موانع تحول دون تسليمهم إلى الدولة صاحبة الإختصاص في نظر هذه الجريمة ، سواءً كانت هذه الموانع متعلقة بطبيعة الجريمة كأن تكون من الجرائم السياسية أو أن تكون مرتبطة بشخص المتهم عندما يكون احد مواطني الدولة المطلوب منها التسليم مع الإشارة إلى أن هذه الدولة وفقاً لمبادئ الإختصاص الشخصي الايجابي يمكن لها أن تسأل هذا المتهم عندما يكون احد مواطنيها لأنه ارتكب جريمة خارج إقليم دولته ثم عاد إليها ، كما أن هذه الدولة قد تسأل المتهم بجريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات بعد إلقاء القبض عليه في إقليمها ولو كان من غير مواطنيها وذلك إعمالاً لمبدأ (الإختصاص الشامل) غير أن إتفاقية لاهاي - على ما يبدو - أرادت سد الثغرات التي قد تنشأ عند تطبيق هذين المبدأين .

خامساً - الإختصاص الجنائي للدولة وفقاً لقانونها الوطني :
بعد أن عدت إتفاقية لاهاي في الفقرتين الأولى والثانية من المادة الرابعة أربعاً من الدول ينعقد لها الإختصاص بجريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات أضافت الفقرة الثالثة إلى هذه الإختصاصات اختصاصاً خامساً هو الإختصاص الذي تتم ممارسته بموجب القانون الوطني بقولها : (لا تستبعد هذه الإتفاقية أي اختصاص جنائي تتم مباشرته طبقاً للقانون الوطني) ، وقد سبق لإتفاقية طوكيو لعام 1963 أن أوردت نصاً مشابهاً لهذا النص (1) ، بيد أن النص الوارد في إتفاقية طوكيو جاء في سياق النص على اختصاص دولة تسجيل الطائرة وذلك يعني أن عبارة (القانون الوطني) يقصد بها (قانون دولة تسجيل الطائرة) ، فهذا النص كان سابقاً لتعيين

(1) ينظر : د. سلامة إسماعيل محمد ، مصدر سابق ، ص 258 و 259 .

(2) تنتظر : الفقرة الأولى من هذه المادة .

(3) تنتظر : الفقرة نفسها .

(1) تنتظر : الفقرة الثالثة من المادة الثالثة من الإتفاقية .

- الملاحق -
الدول صاحبة الإختصاص أما في إتفاقية لاهاي فإن النص جاء لاحقاً لتحديد الدول صاحبة الإختصاص وبالتالي فإن القانون الوطني هو قانون أية دولة من هذه الدول .
وفي الحقيقة ان لهذا النص دوره في توسيع دائرة الإختصاص الجنائي حول هذه الجريمة ، إذ أن إتفاقية لاهاي تعطي انطبعا - بهذا النص - عن عدم تفردا بتنظيم هذا الإختصاص وانما ارادت تفعيل مبادئ الإختصاص التي تتبناها القوانين الوطنية من اجل الاسهام في تحقيق الهدف الذي من اجله وضعت هذه الإتفاقية وهو (مكافحة جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات) .

المطلب الثالث موقف القوانين الوطنية

لتوضيح موقف القوانين الوطنية سيتم تقسيم هذا المطلب على فرعين ، نبين في الأول موقف القانون العراقي وفي الثاني نتطرق لمواقف بعض القوانين المقارنة .

الفرع الأول موقف القانون العراقي

لكي نتعرف بشكل دقيق على موقف القانون العراقي من تحديد الإختصاص الجنائي بشأن جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات ، ينبغي التطرق لموقف قانون العقوبات العراقي أولاً ولموقف قانون الطيران المدني العراقي ثانياً .

أولاً - موقف قانون العقوبات العراقي :
لم ترد في قانون العقوبات العراقي نصوص خاصة بشأن الإختصاص في جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات ، حيث لم يميز بين هذه الجريمة وبين الجرائم الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات وعليه فإن هذه الجريمة تخضع للقواعد العامة الواردة في هذا القانون فعند ارتكاب هذه الجريمة على متن طائرة عراقية ينعقد الإختصاص إزاءها لقانون العقوبات العراقي طبقاً لمبدأ إقليمية القانون الجنائي (1) كما يكون قانون العقوبات العراقي واجب التطبيق على جرائم الإستيلاء غير القانوني على الطائرات الأجنبية المارة في المجال الجوي العراقي إذا هبطت في العراق عقب ارتكاب الجريمة على متن احداها ، وكذلك في حالة كون الجاني أو المجنى عليه عراقياً في هذه الجريمة أو عندما تنطوي هذه الجريمة على المساس بأمن العراق ، أو إذا طلبت الطائرة المستولى عليها بصورة غير قانونية المساعدة من السلطات العراقية

(1) تنظر : المادة السابعة من القانون .

- الملاحق -
وذلك وفقاً لأحكام المادة السابعة من قانون العقوبات العراقي ، هذا من جانب ومن جانب آخر ووفقاً لمبدأ الإختصاص الشخصي فإن القانون العراقي يسري على العراقي المتهم بارتكاب جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات سواء كان الفعل المرتكب يجعله فاعلاً أو شريكاً في هذه الجريمة شريطة ان يعاقب على هذه الجريمة قانون الدولة التي ارتكبت فيها (2) .

ومن جانب ثالث وتطبيقاً لمبدأ الإختصاص الشامل فإن قانون العقوبات العراقي يطبق على المتهم بارتكاب الجريمة المذكورة إذا ما أُلقي القبض عليه في العراق ، حيث ان جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات تعد - بلا شك - إحدى صور تخريب أو تعطيل وسائل المواصلات الدولية التي اشار اليها قانون العقوبات العراقي في اطار مبدأ (الإختصاص الشامل) (3) .

غير ان ما نص عليه قانون العقوبات العراقي بهذا الخصوص قد اصبح محل تساؤل بعد توقيع إتفاقية لاهاي لعام 1970 ومصادقة العراق عليها بالقانون رقم 127 لعام 1971 ، فبهذا التصديق يثور التساؤل حول ما إذا أصبحت مقررات هذه الإتفاقية معدلة لأحكام قانون العقوبات العراقي أم إن الأمر يحتاج إلى تدخل المشرع من اجل دمج احكام هذه الإتفاقية في قانون العقوبات العراقي ؟

وفي الحقيقة ان الاجابة على هذا السؤال تقتضي ان نتعرف على كيفية حل التعارض الذي يحصل بين المعاهدة الدولية والقانون الداخلي للدولة ويكون حل هذا التعارض بالرجوع أولاً إلى دستور الدولة لمعرفة الموقف من هذه المسألة حيث تنص بعض الدساتير على تغليب أحكام الاتفاقيات الدولية صراحة على احكام القانون الوطني وفي هذه الحالة لا تظهر أية صعوبة (1) .

إلا إن التعقيد يبرز بالنسبة للدول التي لا تعالج دساتيرها هذه المسألة مما يثير الجدل والنقاش ، وهذا هو موقف الدساتير العراقية ابتداءً من دستور عام 1925 وانتهاءً بالدستور العراقي المستفتى عليه عام 2005 (2) ، وفي هذه الحالة يفرق الفقه بين التعارض الحاصل بين الإتفاقية والقانون السابق على ابرامها وبين التعارض الذي يحدث بين الإتفاقية والقانون اللاحق على ابرامها وفي الحالة الاولى يطبق المبدأ الحاكم

(2) تنظر : المادة العاشرة من القانون .

(3) تنظر : المادة الثالثة عشرة من القانون .

(1) ينظر : د. طلال ياسين العيسى ، التنازع بين المعاهدات الدولية من جهة والقانون الداخلي للدول وقواعد المنظمات الدولية من جهة أخرى ، وطرق تسويتها ، مجلة القانون المقارن ، العدد 30 ، 2001 ، ص 131 . وينظر حول هذا الموضوع أيضاً :

PATRIK DAILLIER ET ALAIN PELLET, DORIT INTERNATIONAL PUBLIC, LIBRAIRIE GENERALE DE DROIT ET DE JURIS PRUDENCE, PARIS, 1977, P. 43

(2) منح الدستور العراقي النافذ مجلس النواب صلاحية الموافقة على المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي توقعها السلطة التنفيذية ، وبعد الموافقة عليها من مجلس النواب يتولى رئيس الجمهورية (مجلس الرئاسة في الدورة الحالية) صلاحية المصادقة عليها وتعد مصادقاً عليها بعد مضي خمسة عشر يوماً من تاريخ تسلمها ، تنظر : المواد (61 و 73 - ثانياً و 80 - سادساً) من الدستور .

- الملاحق -
لتنزع القوانين من حيث الزمان وهو (إن القانون اللاحق ينسخ القانون السابق) (3)
وهذا ما ينطبق على حالة التعارض بين إتفاقية لاهاي وبين قانون العقوبات العراقي .
وقد سارت الامور من الناحية العملية في العراق على اتخاذ إجراءات تشريعية
يتم بواسطتها وضع الالتزامات الواردة في الاتفاقيات التي صادق عليها العراق موضع
التطبيق ولا تعد هذه الالتزامات نافذة تلقائياً في القانون العراقي وبناء على ذلك فان
قواعد الإختصاص الجنائي التي تضمنتها إتفاقية لاهاي في المادة الرابعة لا يمكن ان
تعد داخلة في نصوص قانون العقوبات العراقي ذات العلاقة بهذا الشأن على الرغم من
تصديق العراق على هذه الإتفاقية بالقانون رقم 127 لسنة 1971 إذ أن دمج متبنيات
هذه الإتفاقية حول الإختصاص الجنائي تستلزم تدخلاً تشريعياً يحسم الجدل بهذا
الخصوص (1) .

ثانيا - موقف قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 :
أفرد قانون الطيران المدني العراقي الباب الثالث عشر (للجرائم والافعال التي
ترتكب ضد أمن وسلامة الطيران المدني) ومما جاء فيه : (تطبق أحكام القوانين
المرعية والمعاهدات والاتفاقيات الدولية المنضمة اليها الدولة فيما يتعلق بالجرائم
والافعال التي ترتكب ضد أمن وسلامة الطيران المدني) (2) ، ويبدو ان المشرع
العراقي بهذا النص اراد الامتثال لما قرره الاتفاقيات المتعلقة بمكافحة الجرائم
الموجهة للملاحة الجوية نظراً لمصادقة العراق على هذه الاتفاقيات ، وهذا النص يأتي
في سياق التدابير القانونية التي تكفل استيعاب احكام هذه الاتفاقيات في القوانين الوطنية
، وبذلك اضحى الإختصاص الجنائي للعراق في جريمة الإستيلاء غير القانوني على
الطائرات هو ذات الإختصاص الذي اوردته إتفاقية لاهاي
لعام 1970 لأن من نافلة القول هو ان هذه الجريمة تعد إحدى الجرائم الماسة بأمن
وسلامة الطيران المدني التي اشار اليها النص المتقدم ذكره ونظراً لأن قانون العقوبات
العراقي لم يذكر مسألة تبني هذه الاتفاقيات لتحديد الإختصاص الجنائي بشأن هذه
الجريمة من جهة ، كما أن قواعد الإختصاص المنصوص عليها في هذه الاتفاقيات
ليست متطابقة مع القواعد التي يشتمل عليها قانون العقوبات العراقي من جهة اخرى
فيمكن القول بان النص الذي جاء به قانون الطيران المدني العراقي يعد نصاً خاصاً
بالنسبة لنصوص قانون العقوبات العراقي المتعلقة بهذه المسألة وبالتالي فإنه يقيد
نصوص قانون العقوبات العراقي المذكورة .

(3) ينظر : د. حكمت شبر ، القانون الدولي العام ، دراسة مقارنة في الفقهين الاشتراكي والرأسمالي ، الجزء
الأول ، مطبعة دار السلام ، بغداد ، 1975 ، ص120 .

(1) ينظر : هيثم أحمد حسن الناصري ، خطف الطائرات ، دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية ، الطبعة
الأولى ، المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، بيروت ، 1976 ، ص301 .

(2) تنظر : المادة (189) من القانون .

- الملاحق -
ولتوحيد النصوص التشريعية بهذا المجال نقترح سن تشريع عقابي خاص تحت عنوان (قانون مكافحة الجرائم الموجهة ضد الطيران المدني) يحدد مفاهيم الجرائم المرتكبة بهذا الميدان واركائها والعقوبات المترتبة عليها كما يوضح الاختصاص الجنائي بهذه الجرائم وأية مسائل أخرى تكون ضرورية بهذا الخصوص .

الفرع الثاني

مواقف بعض القوانين المقارنة

نتعرف في هذا الفرع على موقف القانون المصري من الإختصاص الجنائي في جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات وكذلك نحدد موقف القانون الأردني من هذه المسألة :

أولاً - القانون المصري :

جاء قانون العقوبات المصري بنص يعاقب على جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات ، كما عالج قانون الطيران المدني المصري هذه الجريمة والإختصاص الجنائي إزاءها الأمر الذي يستلزم منا ان نعالج موقف كل من هذين القانونين :

1- قانون العقوبات المصري :

تنص المادة (88) من قانون العقوبات المصري على ما يأتي : (يعاقب بالأشغال الشاقة المؤقتة كل من اختطف وسيلة من وسائل النقل الجوي أو البري أو المائي معرضاً سلامة من بها للخطر وتكون العقوبة الاشغال الشاقة المؤبدة إذا استخدم الجاني الإرهاب أو نشأ عن الفعل المذكور جروح من المنصوص عليها في المادتين 240 و 241 من هذا القانون لأي شخص كان داخل الوسيلة أو خارجها أو إذا قاوم الجاني بالقوة أو العنف السلطات العامة أثناء تأدية وظيفتها في استعادة الوسيلة من سيطرته وتكون العقوبة الإعدام إذا نشأ عن الفعل موت شخص داخل الوسيلة أو خارجها) .

وهذا النص جاء عاماً يشمل وسائل النقل الجوي والبري والبحري كما إنه استعمل لفظ (اختطف) ولم يستعمل لفظ (استولى) بصورة غير قانونية ، على الرغم من ان الاتفاقيات الدولية الخاصة بالجرائم المرتكبة على متن الطائرات قد درجت على استعمال عبارة (الإستيلاء غير القانوني) لان الطائرة مال منقول وان كان من نوع خاص إلا إنه وفي جميع الاحوال فان

- الملاحق -

الطائرة لا تخرج عن دائرة الاموال (1) ، ولو تركنا التسميات جانبا واتجهنا إلى المضمون فيما يتعلق بالنص السابق فان الإختصاص الجنائي في جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات يتحدد طبقا لقواعد الإختصاص الجنائي العامة المعمول بها في هذا القانون ، الا ان بعضهم يأخذ على النص السابق عدم تحديده لجنسية وسيلة النقل الامر الذي يفسح مجالا للقول ان هذا النص يسري أياً كانت جنسية وسيلة النقل المصرية أو غيرها (2) .

2- قانون الطيران المدني المصري :

خصص قانون الطيران المدني المصري رقم 28 لسنة 1981 فصلا مستقلا لجريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات هو (الفصل الثاني) من الباب (الثاني عشر) ثم بين في الفصل الرابع من الباب ذاته احكام الإختصاص الجنائي في جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات والجرائم الاخرى المرتكبة ضد امن وسلامة الطيران المدني حيث اوكلت المادة (150) من القانون للمحاكم المصرية ممارسة الإختصاص القضائي إزاء هذه الجرائم وذلك في الحالات التالية :

1. إذا ارتكبت الجريمة في الإقليم المصري .
2. إذا ارتكبت الجريمة ضد طائرة مسجلة في مصر أو على متنها .
3. إذا هبطت الطائرة التي ارتكبت الجريمة على متنها في الإقليم المصري وما يزال المتهم على متنها .
4. إذا ارتكبت الجريمة ضد أو على متن طائرة مؤجرة دون طاقم إلى مستأجر يكون المركز الرئيس لأعماله في مصر أو تكون له فيها إقامة دائمة إذا لم يكن له هذا المركز .
5. إذا وجد المتهم في الإقليم المصري .

(1) ينظر : بشأن الطبيعة القانونية للطائرة : د. فرج سيد سليمان ، مصدر سابق ، ص130-139 .

(2) ينظر : د. محمد أبو الفتح الغنام ، مواجهة الإرهاب في التشريع المصري ، دراسة مقارنة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1996 ، ص136 .

- الملاحق -
وأشارت المادة ذاتها إلى أن محكمة جنايات القاهرة هي المحكمة المختصة بنظر جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات .
ولما كان النص الوارد في قانون العقوبات المصري نصاً عاماً وإن النص الوارد في قانون الطيران المدني فيما يتعلق بالإختصاص الجنائي في جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات هو نص خاص ، ولذلك يعمل بهذا النص الأخير .
ثانياً - القانون الأردني :

تصدرت (جريمة) الإستيلاء غير القانوني على الطائرات الفصل العاشر من قانون الطيران المدني الأردني رقم 41 لسنة 2007 المعمول به اعتباراً من 31 / 5 / 2007 الذي يحمل عنوان (الجرائم ضد سلامة الطيران المدني والعقوبات) حيث حدد هذه الجريمة وعقوبتها بقوله : (يعاقب بالاشغال المؤبدة كل من قام بالإستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها أو شرع في ذلك باستعمال القوة أو التهديد أو أي عمل من أعمال الإكراه أو العنف أو الخداع سواء كانت الطائرة في حالة طيران أو متوقفة) (1) .

ثم قضت المادة (64) باختصاص المحاكم الأردنية بالجرائم الماسة بسلامة الطيران المدني وذلك في الحالات التالية :

1. إذا ارتكبت الجريمة في الإقليم الأردني أو في فضاءه الجوي .
2. إذا ارتكبت الجريمة ضد طائرة مسجلة في السجل الوطني أو ضد أي شخص على متنها وكانت في حالة طيران فوق أعالي البحار أو في مناطق غير خاضعة لسيادة أية دولة .
3. إذا هبطت الطائرة التي ارتكبت الجريمة على متنها في الإقليم الأردني ولا يزال الفاعل على متنها .
4. إذا ارتكبت الجريمة ضد طائرة مؤجرة أو ضد أي شخص على متن هذه الطائرة وكان المستأجر مقيماً في الأردن أو له موطن فيها .
5. إذا كان الفاعل مقيماً في الأردن أو له موطن فيها .

المبحث الثاني

الإختصاص الجنائي في جرائم الإعتداء على سلامة الطيران المدني

(1) تنظر : الفقرة (أ) من المادة (59) من القانون .

- الملاحق -

سنعرض أولاً للتعريف بهذه الجرائم لأن بيان أحكام الإختصاص الجنائي فيها سيكون غير مكتمل من دون التطرق لخطوطها العامة ، وهذا ما سنتناوله في المطلب الأول ، أما المطلب الثاني فسنخصصه لموقف الاتفاقيات الدولية المتجسد بموقف إتفاقية مونتريال لعام 1971 ، وأخيراً نعرض على موقف القوانين الوطنية من الإختصاص الجنائي بهذه الجرائم وذلك في المطلب الثالث .

المطلب الأول

التعريف بجرائم الإعتداء على سلامة الطيران المدني

ليست جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات وحدها التي تنتهك سلامة الملاحة الجوية بل إن هناك جرائم أخرى يكون محل الجريمة فيها اما الطائرة ذاتها كتدميرها في الجو أو الحاق الضرر بها او جعلها عرضة للخطر أو إن الجريمة تقع على اشخاص ركاب الطائرة أو اموالهم وكان من شأنها المساس بأمن الطيران المدني .

وقد بدأت هذه الجرائم تسير بوتيرة تصاعدية مع بداية الستينيات من القرن الماضي مترافقة مع اتساع حجم حوادث الإستيلاء غير القانوني على الطائرات حتى أضحت من المخاطر الكبرى التي تواجه الطيران المدني ، فالطيران المدني بطبيعته وحساسية نشاطه ويسر استهدافه قد أضحي هدفا مغرياً للمجرمين (1) .

ومن اجل تحجيم هذه المخاطر عقدت الجمعية العامة لمنظمة الطيران المدني الدولية اجتماعها الطارئ للفترة من 16 - 30 حزيران عام 1970 في مونتريال لسن القواعد والإجراءات المناسبة لمكافحة هذه الجرائم عقب تفجير طائرة مدنية سويسرية في شباط عام 1970 والشروع في تدمير طائرة استرالية في الشهر ذاته ، وبعد أن ادلى المشاركون في الاجتماع بأرائهم اعتمدت الجمعية العامة للمنظمة جملة قرارات لمعالجة الموقف بلغت (24) قراراً وملحقين أبرزها القرار (20 - 17 A) الذي كلفت بموجبه اللجنة القانونية التابعة للمنظمة بإعداد مشروع إتفاقية خاصة بقمع افعال الإعتداء على سلامة الملاحة الجوية الدولية ما عدا الإستيلاء غير القانوني على الطائرات (1) وذلك بغية عرضه على مؤتمر دبلوماسي يتم انعقاده في صيف 1971 ، وبالفعل انعقد المؤتمر الدبلوماسي للفترة من 8 - 23 أيلول 1971 في مونتريال بكندا متوجاً أعماله بالموافقة على هذا المشروع واعتماده بإتفاقية دولية أطلق عليها (إتفاقية قمع جرائم الإعتداء على سلامة الطيران المدني) ، وتتكون من ست عشرة مادة تدور حول ثلاثة محاور رئيسة هي (تحديد الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد أمن

(1) ينظر : د. محمد فريد العريني و د. محمد السيد الفقي ، مصدر سابق ، ص 660 .

(1) ينظر : د. زهير الزبيدي ، مصدر سابق ، ص 254 - 256 .

- الملاحق -
الطيران المدني (و) تعيين الاختصاص الجنائي للدول الأطراف في الإتفاقية إزاء هذه الجرائم (و) الإجراءات الواجب اتخاذها بحق المتهمين بارتكاب هذه الجرائم .
وطبقاً لإتفاقية مونتريال فإن الأفعال غير القانونية الموجهة ضد سلامة الطيران المدني هي (2) :

1. القيام بعمل من أعمال العنف ضد شخص موجود على متن طائرة في حالة طيران إذا كان من شأن هذا العمل تعريض سلامة الطائرة للخطر .
 2. تدمير طائرة في الخدمة أو إتلاف أحد أجهزتها على نحو يجعلها غير صالحة للاستعمال أو عرضة للخطر أثناء طيرانها .
 3. القيام - بأية طريقة - بوضع أو التسبب في وضع جهاز أو مادة في طائرة معينة بالخدمة من المحتمل أن يدمر هذه الطائرة أو يلحق بها أضراراً بحيث تكون عاجزة عن الطيران أو عرضة للخطر في حالة طيرانها .
 4. الإعتداء على تسهيلات الملاحة الجوية من خلال تدميرها أو التدخل في تشغيلها بصورة تكون الطائرة محاطة بالأخطار عند تحليقها .
 5. إدلاء شخص ما بمعلومات يعلم بعدم حقيقتها يترتب على الإبلاغ عنها أرباك حركة الطائرات الأمر الذي من الممكن أن يلحق الضرر بهذه الطائرات وركابها .
- وكل فعل من هذه الأفعال هو الركن المادي لإحدى جرائم الإعتداء على أمن الطيران المدني ، أما الركن المعنوي فيها فقد قضت الإتفاقية بضرورة توافر القصد الجنائي لدى الفاعل حيث نصت على ما يأتي : (يعد مرتكباً لجريمة أي شخص يرتكب عمداً ودون حق مشروع فعلاً من الأفعال التالية . . .) (1) ، كما حددت الإتفاقية الركن الشرعي في هذه الجرائم بعدم مشروعية الأفعال المكونة لها ، كما يتضح من قولها : (. . . يرتكب عمداً ودون حق مشروع . . .) (2) ، وقد اعتبرت الإتفاقية كلاً من (الشروع بارتكاب هذه الجرائم) و (الاشتراك فيها) جريمتين تضافان إلى الجرائم التي تقدم ذكرها إذ نصت الفقرة الثانية من المادة الأولى على ما يأتي : (يعد كذلك مرتكباً لجريمة أي شخص يرتكب فعلاً من الفعلين الآتيين : أ- أن يشرع في ارتكاب أي من الجرائم المنصوص عليها في الفقرة الأولى ، ب- أن يكون شريكاً لشخص يرتكب أو يشرع في ارتكاب أي من تلك الجرائم) .

ونظراً لكون الإتفاقية قد استلزمت بالنسبة لبعض هذه الجرائم أن تكون الطائرة في حالة طيران واشترطت بالنسبة للبعض الآخر كون الطائرة في الخدمة فإنها قد حددت المقصود بهذين المصطلحين عندما نصت على ما يأتي : (تعتبر الطائرة في حالة طيران في أي وقت منذ اللحظة التي يتم فيها إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب حتى اللحظة التي يتم فيها فتح أي من هذه الأبواب من أجل نزول

(2) أوردت هذه الأفعال الفقرة الأولى من المادة الأولى من الإتفاقية .

(1) تنظر : الفقرة الأولى من المادة الأولى من الإتفاقية .

(2) تنظر : الفقرة نفسها .

- الملاحق -
الركاب ، وفي حالة الهبوط الاضطراري يستمر اعتبار الطائرة في حالة طيران حتى تتولى السلطات المختصة مسؤوليتها على الطائرة وما على متنها من أشخاص وأموال (1) .

وتعتبر الطائرة في الخدمة منذ بدء إعداد الطائرة قبل الطيران بواسطة عمال الخدمات الأرضية أو بواسطة طاقم الطائرة للقيام برحلة معينة حتى مضي أربع وعشرين ساعة على أي هبوط للطائرة وعلى أي حال تمتد فترة الخدمة طوال كل المدة التي تعتبر فيها الطائرة في حالة طيران على الوجه المحدد في الفقرة (أ) من هذه المادة (2) .

المطلب الثاني

موقف إتفاقية مونتريال لعام 1971

سننظر أولاً لمبادئ الاختصاص الجنائي الواردة في إتفاقية مونتريال ثم نتناول تطبيق هذه الإتفاقية على حادثة (لوكيربي) وذلك في الفرعين الآتيين :

الفرع الأول

مبادئ الاختصاص الجنائي طبقاً لإتفاقية مونتريال

تصدت المادة الخامسة من الإتفاقية لمسألة الاختصاص الجنائي بشأن جرائم الإعتداء على سلامة الطيران المدني بقولها :

1. على كل دولة متعاقدة أن تتخذ الإجراءات اللازمة لغرض اختصاصها القضائي بنظر الجرائم في الحالات التالية :

- أ- عندما ترتكب الجريمة في إقليم تلك الدولة .
- ب- عندما ترتكب الجريمة ضد أو على متن طائرة مسجلة في تلك الدولة .
- ج- عندما تهبط الطائرة التي ارتكبت على متنها الجريمة في إقليم تلك الدولة وما يزال المتهم على متنها .
- د- عندما ترتكب الجريمة ضد أو على متن طائرة مؤجرة بدون طاقم إلى مستأجر يكون مركز أعماله الرئيس في تلك الدولة أو تكون له إقامة دائمة فيها إذا لم يكن له فيها مثل هذا المركز .

2. على كل دولة متعاقدة كذلك ان تتخذ الإجراءات اللازمة لغرض اختصاصها

القضائي لنظر الجرائم المذكورة في الفقرات الفرعية (أ) ، (ب) ، (ج) من الفقرة (1) من المادة الأولى وكذلك الفقرة (2) من نفس المادة بقدر ما تتعلق به تلك الفقرة بهذه الجرائم وذلك في حالة تواجد المتهم في إقليمها ولم تقم بتسليمه طبقاً للمادة الثامنة إلى أي من الدول المشار إليها في الفقرة (د) من هذه المادة .

3. لا تحول هذه الإتفاقية دون أي اختصاص جنائي تتم مباشرته طبقاً للقانون الوطني .

(1) تنظر : الفقرة (أ) من المادة الثانية من الإتفاقية .

(2) تنظر : الفقرة (ب) من المادة الثانية من الإتفاقية .

- الملاحق -

ونظراً للتشابه بين إتفاقية مونتريال وإتفاقية لاهاي في كثير من المواضع (1) فإن أحكام الإختصاص الجنائي التي قررتها إتفاقية مونتريال جاءت متماثلة مع الأحكام التي جاءت بها إتفاقية لاهاي الخاصة بمكافحة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات بنفس الخصوص ما عدا (الإختصاص الجنائي لدولة الإقليم) الذي تبنته إتفاقية مونتريال ولسبق بحث هذه الإختصاصات في سياق جريمة الإستيلاء غير القانوني على الطائرات (2) فإن دراستنا هنا ستقتصر على الإختصاص الجنائي للدولة التي ترتكب هذه الجرائم في إقليمها ثم نعرض لمسألة التعارض بين اختصاصات الدول وفقاً لإتفاقية مونتريال .

أولاً - الإختصاص الجنائي للدولة التي ترتكب الجريمة في إقليمها :

على الرغم من ان الاتفاقيات السابقة لإتفاقية مونتريال والمبرمة في ظل منظمة الطيران المدني والخاصة بالجرائم المرتكبة على متن الطائرات أي (إتفاقية طوكيو لعام 1963) وإتفاقية (لاهاي لعام 1970) لم تأخذ باختصاص الدولة التي ترتكب الجريمة في إقليمها الجوي إلا في حالة واحدة أوردتها إتفاقية طوكيو وهي (حالة إحداث الجريمة أثراً في إقليم هذه الدولة) ، نجد ان إتفاقية مونتريال لعام 1971 قد نصت على هذا الإختصاص في طليعة الإختصاصات التي قررتها ، وتوجه إتفاقية مونتريال هذا تدعمه حجج ومبررات مبدأ إقليمية القانون الجنائي واهمها مبدأ احترام سيادة الدولة على إقليمها لأن سيادة الدولة يجب ألا تتعدى حدود إقليمها من حيث المبدأ وإلا عد ذلك اعتداء على سيادة الدول الأخرى (1) ، واحترام هذه السيادة يقتضي ان تكون سلطة الدولة في التجريم والعقاب منصبة على إقليمها لأن مناط تطبيق قانون العقوبات من حيث المكان هو كون مكان الجريمة داخلاً في إقليم الدولة (2) .

وكذلك ينسجم موقف إتفاقية مونتريال مع مقتضيات تحقيق المصلحة العامة بالنسبة لكل دولة لان الجرائم تحدث اضطراباً في نظام وامن المجتمع الذي تقع فيه وتعكر صفو العلاقات الاجتماعية بين افراده وعليه فان اثر هذه الجرائم في النيل من حق أو المساس بمصلحة قدر المشرع جدارتهما بالحماية الجنائية يظهر جلياً في مكان ارتكاب هذه الجرائم ولذلك وفي هذا المكان بالذات تتفاعل مشاعر السخط والاستهجان لدى الناس نتيجة الاخلال بأمنهم وطمأنينتهم (3) ، وهذا ما يمكن أن يفسر لنا موقف إتفاقية مونتريال من اختصاص دولة الاقليم فيما يتعلق بالجرائم الموجهة ضد سلامة الطيران المدني حيث ان تفجير الطائرات بالقنابل أو تدميرها بوسيلة اخرى من شأنه

(1) ينظر : د. محمد المتولي ، التخطيط الاستراتيجي في مكافحة جرائم الإرهاب الدولي ، دراسة مقارنة ، الطبعة الأولى ، مجلس النشر العلمي ، الكويت ، 2006 ، ص 81 و 82 .

(2) تنظر الصفحات من 97 - 103 من الرسالة .

(1) ينظر : د. ماهر عبد شويش ، مصدر سابق ، ص 128 .

(2) ينظر : د. أحمد فتحي سرور ، مصدر سابق ، ص 197 .

(3) ينظر : د. ضاري خليل محمود ، مصدر سابق ، ص 36 .

- الملاحق -
تعريض أفراد الإقليم الذي وقعت فوقه لخطر تطلار ارواحهم وممتلكاتهم - كما سنرى ذلك في حادثة لوكيربي - ناهيك عن الآثار النفسية الناجمة عن هذه الجرائم لدى هؤلاء الأفراد ، نتيجة ما تحدثه من فزع واضطراب بينهم ، في حين إن هذه الآثار لا تظهر في أغلب الأحيان بالنسبة للجرائم التي عالجتها إتفاقية طوكيو لعام 1963 وإتفاقية لاهاي لعام 1970 ولهذا جاءت إتفاقية مونتريال بحكم مغاير في هذا الإطار .

ثانيا - التعارض بين الإختصاصات الواردة في إتفاقية مونتريال :
ان التنازع بين الإختصاصات الجنائية امر وارد في ظل إتفاقية مونتريال لان هذه الإتفاقية كسابقاتها من الاتفاقيات الخاصة بالجرائم المرتكبة على متن الطائرات المبرمة تحت رعاية منظمة الطيران المدني الدولية لم تأخذ بنظام الأولوية في ممارسة هذه الإختصاصات (1) .

ويعلل البعض ذلك بان هدف إتفاقية مونتريال ليس تعيين الإختصاص الجنائي بشأن جرائم الإعتداء على أمن الطيران المدني بل انها ترمي إلى فرض التزام محدد على عاتق الدول الأطراف فيها يتمثل بالقيام بإجراءات تشريعية من اجل مباشرة اختصاصها الجنائي عند تحقق حالة من الحالات التي نصت عليها إتفاقية مونتريال في حين ذهب آخرون إلى ان المادة الخامسة من الإتفاقية ما هي إلا صياغة قانونية لفكرة توفيقية توصلت اليها الدول المتعاقدة لتنسجم مع متطلبات النظام الدولي الذي يؤكد مبدأ سيادة الدولة في تحديد اختصاصها الجنائي طبقا للمبادئ المستقر عليها دولياً بحيث لا يوجد هناك اختصاص رئيس وآخر ثانوي وانما يعد اختصاص كل دولة اختصاصا اصيلاً طالما كان متوافقا مع مبادئ القانون الدولي وبكلمة أخرى لا يمكن تفضيل اختصاص دولة معينة على حساب دولة أخرى وذلك بموجب مبدأ المساواة بين الدول (1) .

وفي الاطار ذاته يرى البعض ان إتفاقية مونتريال عندما قضت بانها لا تحول دون ممارسة أي اختصاص طبقاً للقانون الوطني فانها تؤثر وبمنتهى الصراحة إلى وجود تنظيم قانوني دولي يرسخ مبدأ احترام سيادة الدول من جانب ويسعى إلى تأسيس منظومة قانونية تمنع الجناة من الإفلات من المساءلة القانونية من جانب آخر وبهذا الموقف تكون إتفاقية مونتريال قد استطاعت النجاح إلى حد كبير في الموازنة بين احكام القانون الدولي التقليدي الذي يركز على إقليمية القوانين الجنائية للدول وبين مقتضيات الواقع الدولي الجديد الذي اخذت فيه بعض الجرائم على وجه الخصوص

(1) EDWARD MC WHINNEY, THE ILLEGAL DIVERSTION OF AIRCRAFT AND INTERNATIONAL LAW, A.W. SIJTHOFF, LEYDEN, 1975, P. 47.

(1) ينظر : عز الدين الطيب آدم ، إتفاقية مونتريال لأمن الطيران المدني وقضية لوكيربي ، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية القانون ، جامعة بغداد ، 1999 ، ص 25 و 26 .

- الملاحق -
بعداً دولياً يحتم ضرورة التعاون الدولي في سبيل التصدي لها وتقويت فرص الهرب أمام مرتكبيها (2).

ولكن مع وجاهة الرأي المتقدم يمكن القول ان التطبيق العملي لاحكام إتفاقية مونتريال افضى إلى حدوث تنازع بين عدد من الدول إزاء جريمة بعينها كما هو الحال في قضية لوكيربي - كما سلاحظ ذلك بعد قليل - إذ استند كل طرف من الأطراف المتنازعة إلى اختصاص معين تبنته إتفاقية مونتريال .

الفرع الثاني

تطبيق إتفاقية مونتريال على حادثة لوكيربي

تعد حادثة لوكيربي من الحوادث الشهيرة في مجال النزاعات الدولية نظراً للتداعيات والانعكاسات الخطيرة التي ولدتها على صعيد القانون الدولي والسياسة الدولية ، ولكثرة تداخلات هذه القضية وتعدد جوانبها ستقتصر دراستنا على جانب الإختصاص الجنائي إزاء هذه الحادثة ، حيث إن هذه الحادثة تعكس صورة واضحة وجلية لأبعاد مشكلة الإختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات .
أولاً - ملاسبات الحادثة :

تتلخص حادثة لوكيربي بانفجار إحدى طائرات شركة (بان أمريكان) (Pan American World Air Lines) الأمريكية يوم الأربعاء الموافق 12 / 21 / 1988 بعد إقلاعها من مطار (هيثرو) في لندن متجهة إلى مطار (جون أف كينيدي) في الولايات المتحدة بالرحلة رقم (103) وذلك في سماء قرية (لوكيربي) الواقعة في مدينة (دمفريز غالواي) الاسكتلندية ، وأودى الحادث بحياة جميع ركاب الطائرة البالغ عددهم (259) بالإضافة إلى (11) مواطناً من سكان القرية المذكورة تصادف وجودهم بموقع سقوط الطائرة ليرتفع عدد الضحايا إلى (270) انساناً ، وعلى الفور بدأت الشرطة الاسكتلندية بالتحقيق في الحادث لكون الطائرة قد انفجرت في الإقليم الاسكتلندي وقد ساعدت أجهزة أمن أمريكية على التحقيق بهذه الحادثة نظراً لأن الطائرة تعود لشركة طيران أمريكية . كما إن من بين الضحايا مواطنين أمريكيين ، وبعد التحقيق حول كيفية انفجار الطائرة في الجو تم التوصل إلى ان انفجارها كان نتيجة عمل إجرامي يتمثل بوضع قنبلة شديدة الانفجار في إحدى الحقائب الموجودة على متن الطائرة (1) .

ثانياً - بيان المدعي العام الاسكتلندي :

(2) ينظر : المصدر نفسه ، ص 26 و 27 .

(1) ينظر : رمضان عرابي ، قضية لوكيربي والدروس المستفادة ، بحث منشور على الموقع الالكتروني :

(www.alhagaeg.Net) .

- الملاحق -

بعد أن كادت حادثة لوكيربي ان تطوى في سجل النسيان اصدر المدعي العام الاسكتلندي في 14 / 11 / 1991 بيانا اكد فيه التوصل إلى أدلة كافية لتوجيه الاتهام بهذه الحادثة إلى مواطنين ليبيين هما عبد الباسط المقرحي والأمين خليفة فحيمة وبين المدعي العام ان المتهمين من كبار قادة جهاز الاستخبارات الليبي وانتهى هذا البيان بإصدار امر القبض على المتهمين واطار الشرطة الدولية بذلك ومطالبة ليبيا بضرورة تسليم المتهمين من اجل محاكمتهم ، أما في اسكتلندا أو في الولايات المتحدة (1)

ثالثاً - موقف ليبيا من تسليم المتهمين بالحادثة :

أعقب بيان المدعي العام الاسكتلندي مطالبة بريطانيا والولايات المتحدة ليبيا بتسليم المتهمين في هذه القضية ، غير إن ليبيا رفضت هذه المطالبة على أساس إن كلاً من الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة وليبيا أطراف في إتفاقية مونتريال لعام 1971 وان السلطات الليبية اتخذت الإجراءات القانونية بحق المتهمين طبقاً لقانون الإجراءات الجنائية الليبي الصادر عام 1953 وحسب ما تمليه عليها إتفاقية مونتريال في المادة (215) واستندت ليبيا في موقفها هذا إلى نص الفقرة الثالثة من المادة الخامسة من الإتفاقية المذكورة الذي قرر بأن إتفاقية مونتريال لا تحول دون ممارسة أي اختصاص جنائي تتم ممارسته وفقاً للقانون الوطني بالإضافة إلى نص المادة السابعة من الإتفاقية الذي يلقي على عاتق الدولة المتعاقدة التي يتواجد المتهم في إقليمها ولم تقم بتسليمه التزاماً بإحالاته إلى السلطات المختصة من اجل محاكمته وسواء ارتكبت الجريمة في إقليم تلك الدولة أم لا (2) .

وقد قدمت ليبيا جملة من المقترحات لتسوية القضية من جملتها أن يجرى التحقيق وتتم المحاكمة بخصوص هذه الحادثة في بلد محايد على الرغم من ان ذلك يتعارض مع قواعد القانون الوطني الليبي التي تقضي بعدم جواز تسليم مواطنين ليبيين بغية محاكمتهم خارج البلاد ، كما اقترحت ليبيا أن يلجأ إلى التحكيم الدولي لتسوية النزاع على وجه يكفل احترام السيادة الليبية وكذلك دعت ليبيا الولايات المتحدة والمملكة المتحدة إلى اللجوء إلى محكمة العدل الدولية والطلب منها تعيين الدولة المختصة بنظر هذه القضية جنائياً وذلك إعمالاً لنص المادة (14 / 1) من إتفاقية مونتريال (1) وأضاف ليبيا إلى ذلك استعدادها لتسليم المتهمين إلى مقر بعثة الأمم المتحدة في

(1) ينظر : د. عبد العزيز مخيمر عبد الهادي ، قضية لوكيربي أمام محكمة العدل الدولية ، مجلة الحقوق ، جامعة الكويت ، العدد الأول ، السنة الثامنة عشرة ، مارس ، 1994 ، ص 14 .

(2) ينظر : المصدر نفسه ، ص 19 و 20 .

(1) تنص المادة (14 / 1) من إتفاقية مونتريال على ما يأتي : (أي نزاع بين دولتين أو أكثر من الدول المتعاقدة حول تفسير أو تطبيق هذه الإتفاقية تتعذر تسويته عن طريق المفاوضات يحال على التحكيم بناءً على طلب أي من هذه الدول وإذا لم يتمكن أطراف النزاع من الاتفاق على هيئة التحكيم خلال ستة أشهر من تاريخ طلب الإحالة على التحكيم فيجوز لأي من هؤلاء الأطراف إحالة النزاع على محكمة العدل الدولية بموجب طلب يقدم وفقاً لنظام المحكمة) .

- الملاحق -
طرابلس للتحقيق معهما عن ما وجه إليهما من اتهامات وان يكون هذا التحقيق بإشراف الأمين العام للأمم المتحدة ومن خلال لجنة قضائية محايدة ونزيهة يشكلها لهذا الغرض (2).

إلا إن الولايات المتحدة رفضت هذه المقترحات وجددت مطالبتها بتسليم المتهمين ، لتعزز ليبيا موقفها الرفض لهذا التسليم بالاستناد إلى نص الفقرة الثانية من المادة الثامنة من إتفاقية مونتريال التي تترك الاختيار إلى الدولة التي يطلب منها تسليم المتهمين بارتكاب جرائم الإعتداء على أمن الطيران المدني بان تعتبر إتفاقية مونتريال أساساً قانونياً للتسليم أم لا وذلك فيما يتعلق بالجرائم التي نصت عليها الإتفاقية إذ أن هذه الفقرة لا تفرض على دولة معينة تسليم المتهمين وانما تمنحها سلطة تقديرية وذلك بحسبان إن مسألة التسليم تحصل بما للدول من حقوق متساوية في مجال سيادتها ولا يجوز المساس بها أو انتهاكها لأنها من قواعد القانون الدولي الأمرة المعترف بها من جانب المجتمع الدولي (3).

هذا من جهة الإتفاقيات الدولية أما من حيث القانون الداخلي فان المادة (493) من قانون الإجراءات الجنائية الليبي الصادر عام 1953 تنص على ما يأتي (يجوز تسليم المتهمين أو المحكوم عليهم متى توافرت فيهم الشروط الآتية :
أ- أن يكون الفعل المبني عليه التسليم جريمة بحسب القانون الليبي وقانون الدولة المطالبة بالتسليم .
ب- ألا يتعلق الطلب بليبيين) .

رابعاً - إحالة النزاع إلى محكمة العدل الدولية :
لجأت ليبيا في 3 / مارس / 1992 إلى محكمة العدل الدولية بعد ازدياد حدة الخلاف حول مسألة لوكيربي وتكثيف الضغوط على صعيد تسليم المتهمين وقدمت طلبين بهذا الخصوص أولهما عبارة عن دعوى من جانب ليبيا ضد الولايات المتحدة وبريطانيا إدعت ليبيا فيها إن هاتين الدولتين قد انتهكتا ما القته عليهما إتفاقية مونتريال من التزامات وطالبت ليبيا بضرورة توقف هاتين الدولتين عن فرض إجراءاتهما حول هذه القضية ، أما الطلب الآخر فقد تضمن مطالبة ليبيا بالفصل في النزاع الذي أثير حيال مسألة الإختصاص الجنائي في قضية لوكيربي طبقاً لما قضت به إتفاقية مونتريال لعام 1971 (1) .

وبعد استعراض المحكمة لمجريات الحادثة وظروفها والاستماع إلى الطلبات والدفع الكتابية والشفهية المقدمة فيها اصدرت حكماً الأول في القضية برفض الطلب الليبي المذكور على أساس ان هناك قرارات لمجلس الأمن الدولي قد صدرت بهذه

(2) ينظر : علي عيسى العدوان ، موقف جامعة الدول العربية من المنازعات العربية الدولية ، أزمة لوكيربي ، 1988-1999 ، الطبعة الأولى ، دار وائل للنشر ، عمان ، 2003 ، ص 96 - 100 .

(3) ينظر : عز الدين الطيب آدم ، مصدر سابق ، ص 34 .

(1) ينظر : د. صلاح الدين جمال الدين ، مصدر سابق ، ص 89 و 90 .

- الملاحق -

القضية وإنه طبقاً للمادة (103) من ميثاق الأمم المتحدة يجب تنفيذ الالتزامات المترتبة على هذا الميثاق في حالة تعارضها مع الالتزامات الملقة على عاتق الدول الأعضاء بموجب إتفاقية دولية أخرى ، حيث منحت المحكمة التزامات ليبيا المترتبة على ميثاق الأمم المتحدة أولوية على الالتزامات الناشئة عن إتفاقية مونتريال لعام 1971 ، وقد تعرض حكم محكمة العدل الدولية هذا للاعتراض والنقد سواء من داخل المحكمة ذاتها ، حيث خالف هذا الحكم ستة من قضاة المحكمة أو من خارجها على أساس ان ما استقر عليه قضاء المحكمة منذ نشأتها يوضح ان عرض النزاعات الدولية على المحكمة وعلى مجلس الأمن في الوقت ذاته لا يحول دون نظر المحكمة لهذه النزاعات لان محكمة العدل الدولية تنظر النزاع من نواحيه القانونية فيما يتولى مجلس الأمن رؤيته من جوانب أخرى وكان المقتضى على المحكمة ان تتعمق في مسألة البحث عن الدلائل والمستندات الكفيلة بإيضاح بعض جوانب القضية (1) .

أما فيما يتعلق بالطلب الليبي الآخر المتضمن تحديد المحكمة التي تختص بنظر النزاع الدائر بين ليبيا من جهة والدول الأخرى وخاصة (الولايات المتحدة) وبريطانيا فإن محكمة العدل الدولية قد اصدرت قراراً في 27 / فبراير / 1998 يتضمن تأكيد اختصاصها بالنظر في وقائع قضية لوكيربي من زاوية تفسير أحكام إتفاقية مونتريال وحسم النزاع حول تطبيق بنودها ، وقضت برفض موقف الولايات المتحدة الأمريكية المناهض لعدم اختصاص المحكمة بإزاء هذه القضية (2) .

خامساً - تسليم المتهمين بقضية لوكيربي :

بعد صدور احكام محكمة العدل الدولية فيما يتعلق بقضية لوكيربي اخذت هذه القضية تسير باتجاه إيجاد الحل الحاسم لها ، حيث وافقت ليبيا من حيث المبدأ على محاكمة مواطنيها المتهمين بهذه الحادثة في بلد ثالث يتولى مجلس الأمن تحديده وأن تتم المحاكمة طبقاً للقانون الاسكتلندي وقد قابل الموقف الليبي هذا عدم ممانعة من جانب الولايات المتحدة وبريطانيا على إجراء مثل هذه المحاكمة امام محكمة اسكتلندية في لاهاي ، واعقب ذلك قيام الدولتين المذكورتين بتوجيه رسالة إلى ليبيا توضح ترتيبات معينة للمحاكمة من ضمنها حضور مراقبين دوليين يعينهم الأمين العام للأمم المتحدة كما تضمنت الرسالة ضمانات بسلامة المتهمين أثناء تواجدهم في هولندا والتأكيد على عدم مساءلتهم عن تهم أخرى غير التهم المنسوبة إليهم بخصوص قضية لوكيربي وكذلك عدم تسليمهما إلى دول أخرى وفي حالة ثبوت براءتهما تتم إعادتهما إلى ليبيا (1) .

وفي 19 / 3 / 1999 أعلنت ليبيا انها ستسلم المشتبه بهما في قضية لوكيربي بحلول السادس من إبريل / 1999 إلى الأمين العام للأمم المتحدة بغية مثولهما أمام

(1) ينظر : د. عبد العزيز مخيمر ، قضية لوكيربي أمام محكمة العدل الدولية ، مصدر سابق ، ص 45-47 .

(2) ينظر : عز الدين الطيب آدم ، مصدر سابق ، ص 4 .

(1) ينظر : رمضان عرابي ، مصدر سابق .

- الملاحق -
المحكمة الاسكتلندية في هولندا ، وبالفعل تم تسليم كل من عبد الباسط المقرحي والأمين خليفة فحيمة إلى مستشار الأمين العام للأمم المتحدة للشؤون القانونية الدبلوماسي الهولندي (هانز كوريل) وذلك في مساء يوم الخامس من نيسان 1999 في مطار طرابلس لتقلع بهما طائرة بوينغ (707) التابعة للأمم المتحدة من ليبيا إلى هولندا (2) .

سادسا - محاكمة المتهمين بقضية لوكيربي :
بدأت المحاكمة في الثالث من أيار عام 2000 حيث مثل المتهمان أمام المحكمة الاسكتلندية ووجهت اليهما ثلاث تهم هي (التآمر بالقتل) و (القتل) و (انتهاك قانون السلامة الجوية) ، وقد تضمنت هذه التهم خلفيات تفجير طائرة (بان أمريكان) والمتمثلة بحصول المتهمين على أجهزة للتوقيت تم ربطهما بمواد متفجرة ووضعها داخل جهاز راديو / مسجل / ليتم اخفاؤها داخل ملابس اشتراها المقرحي من أحد متاجر العاصمة المالطية ثم وضعت هذه الحقيبة على متن طائرة مالطية ليتم نقل هذه الحقيبة أخيراً إلى متن الطائرة المنكوبة في قضية لوكيربي وبعد استكمال المحكمة لإجراءات المحاكمة أصدرت قرارها صباح يوم 31 / 1 / 2001 القاضي بإدانة المتهم (عبد الباسط المقرحي) وتبرئة المتهم الآخر (الأمين خليفة فحيمة) ، كما تضمن الحكم إنزال عقوبة السجن المؤبد بحق (عبد الباسط المقرحي) (3) .

المطلب الثالث

موقف القوانين الوطنية

سيراً على ما درجنا عليه عند توضيح موقف القوانين الوطنية ، سنتطرق أولاً إلى موقف القانون العراقي ومن ثم إلى مواقف بعض القوانين المقارنة .

الفرع الأول

موقف القانون العراقي

وردت في قانون العقوبات العراقي نصوص تتمحور حول المساس بسلامة المواصلات العامة والخاصة عن طريق تعريضها للخطر أو تعطيلها أو القيام بمامن شأنه الإخلال بسيرها الطبيعي وذكرت هذه النصوص (الملاحة الجوية) و أدواتها الرئيسية (الطائرة) كأحد انواع هذه المواصلات ، إذ تنص المادة (354) من قانون العقوبات العراقي على ما يأتي : (يعاقب بالسجن من عرض عمداً للخطر بأية طريقة كانت سلامة الملاحة الجوية أو المائية أو سلامة قطار أو سفينة أو طائرة أو أية وسيلة

(2) ينظر : المصدر نفسه .

(3) ينظر : قضية لوكيربي ، بحث منشور على الموقع الالكتروني (ويكيبيديا) (الموسوعة الحرة)

. www.ar.wikipedia.org

- الملاحق -
من وسائل النقل العام وتكون العقوبة السجن المؤبد إذا نجم عن الفعل حدوث كارثة للقطار أو غيره مما ذكر ، وتكون العقوبة الإعدام أو السجن المؤبد إذا أدى ذلك إلى موت إنسان) .

كما عاقب المشرع العراقي بالحبس أو الغرامة أو بإحدى هاتين العقوبتين من تسبب بخطئه في تعطيل سير إحدى وسائل المواصلات العامة البرية أو المائية أو الجوية أو جعل الأشخاص الذين يستقلونها عرضة للمخاطر اما إذا نجم عن هذا الخطأ حصول كارثة أو موت إنسان فإن العقوبة تكون السجن مدة لا تزيد عن سبع سنوات (1)

كذلك جعل المشرع العراقي عقوبة من يقوم عمداً بإلقاء حجر أو مقذوف آخر على أية وسيلة من وسائل النقل العام الحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات أو الغرامة التي لا تزيد على ثلثمائة دينار أو إحدى هاتين العقوبتين عندما يتم ذلك على نحو يحتمل معه الحاق الضرر بشخص ما في حين شددت العقوبة إلى الحبس إذا أدى الفعل المذكور إلى إيذاء أو جرح شخص كان موجوداً في إحدى وسائل النقل هذه (1) .

اما بالنسبة لوسائل النقل الخاص فان قانون العقوبات العراقي ينص على ما يأتي :
(يعاقب بالحبس أو بالغرامة من عرض عمداً للخطر سلامة وسيلة من وسائل النقل الخاص بأية طريقة كانت وتكون العقوبة السجن إذا نشأ عن ذلك موت إنسان) (2) .
ويتحدد الاختصاص الجنائي بالجرائم التي نصت عليها المواد المتقدمة طبقاً للقواعد العامة للاختصاص الجنائي التي تضمنها قانون العقوبات العراقي أي (الإقليمية) و (الشخصية) و (العينية) و (العالمية) .

إلا إن مصادقة العراق على إتفاقية مونتريال الخاصة بقمع جرائم الإعتداء على سلامة الطيران المدني بتاريخ 10 / أيلول / 1974 ، تضع التزاماً على المشرع العراقي بدمج احكام الإتفاقية المذكورة أما بقانون العقوبات العراقي أو بتشريع خاص ينظم شؤون الطيران المدني لان القواعد العامة للاختصاص الجنائي المنصوص عليها في قانون العقوبات العراقي لا تسعف جميع الحالات التي تكون فيها الدولة صاحبة الاختصاص الجنائي بشأن جرائم الإعتداء على سلامة الطيران المدني وفقاً لاحكام إتفاقية مونتريال إذ أن احكام الإتفاقية المذكورة قد عالجت هذه الجرائم بمزيد من التفصيل والدقة وراعت الطبيعة الخاصة لهذه الجرائم ، بينما اتسمت نصوص قانون العقوبات العراقي سالف الذكر بالعمومية في مجملها .

(1) تنظر : المادة (356) من القانون .

(1) تنظر : المادة (357) من القانون .

(2) تنظر : المادة (359) من القانون .

- الملاحق -
فتحقق هذا الأمر في قانون الطيران المدني فقد قضى بتطبيق احكام الاتفاقيات الدولية التي ينضم اليها العراق فيما يتعلق بالجرائم والافعال التي ترتكب ضد أمن وسلامة الطيران المدني (1) .
وهذا يعني ان الإختصاص الجنائي العراقي في الجرائم الموجهة ضد سلامة الطيران المدني يتحدد وفقاً لأحكام إتفاقية مونتريال لعام 1971 .

الفرع الثاني مواقف بعض القوانين المقارنة

نحدد في هذا الفرع موقف كل من القانون المصري والقانون الكويتي من الإختصاص الجنائي في جرائم الإعتداء على سلامة الطيران المدني :
أولاً - موقف القانون المصري :

عاقب قانون العقوبات المصري على اعمال العنف التي ترتكب بمناسبة الإستيلاء على الطائرة بالاشغال الشاقة المؤبدة والعقوبة ذاتها تطال الجاني في حالة مقاومته بالقوة السلطات العامة اثناء تأدية وظيفتها من اجل رفع يد الجاني عن الطائرة وشدد المشرع المصري العقوبة إلى الإعدام عندما ينجم عن هذه الأعمال موت أحد الأشخاص (2) .

وعليه تكون الجرائم الواردة في المادة المتقدمة محكومة بمبادئ الإختصاص الجنائي التي نص عليها قانون العقوبات المصري ، غير ان قانون الطيران المدني المصري رقم 28 لسنة 1981 قد حدد في المادة (150) منه الحالات التي تختص فيها المحاكم المصرية بنظر الجرائم الماسة بأمن الطيران المدني وتتشابه هذه الحالات تماماً مع تلك التي نصت عليها المادة الخامسة من إتفاقية مونتريال لعام 1971 .

ثانياً - موقف القانون الكويتي :

أصدرت الكويت قانوناً بشأن الجرائم الموجهة لسلامة الطائرات والملاحة الجوية بصورة عامة وهو القانون رقم 6 لسنة 1994 وذلك بعد أن صادقت الكويت على الاتفاقيات الثلاث الخاصة بالجرائم المرتكبة على متن الطائرات وما يمليه هذا التصديق من وجوب ادخال الاحكام الخاصة بهذه الجرائم في القوانين العقابية ، بالإضافة إلى ان قانون الجزاء الكويتي ، وكما جاء في المذكرة الإيضاحية للقانون رقم 6 لسنة 1994 لا يعالج الجرائم الموجهة لأمن الطيران المدني ، كما إن قواعد الإختصاص الجنائي التي يتضمنها قانون الجزاء الكويتي ليست بالمدى الذي يكفل

(1) تنظر : المادة (189) من القانون .

(2) تنظر : المادة (88) من القانون .

- الملاحق -
- شمول هذه الجرائم بالحماية الجنائية نظراً لقصور هذه القواعد عن الإحاطة بكل حالات ارتكاب هذه الجرائم .
- وطبقاً للمادة التاسعة من هذا القانون فإن الإختصاص الجنائي ينعقد للكويت (بجرائم الإعتداء على سلامة الطيران المدني) بغض النظر عن مكان ارتكابها وذلك في الحالات الآتية :
1. إذا ارتكبت الجريمة ضد أو على متن طائرة مسجلة في دولة الكويت أو طائرة مؤجرة إلى مستأجر يكون مركز أعماله الرئيس أو محل إقامته في دولة الكويت .
 2. إذا كان من شأن ارتكاب الجريمة أن تعرض لطائرة مسجلة أو مستأجرة على النحو المبين في الحالة الأولى .
 3. إذا كان المجني عليه كويتي الجنسية .

الخاتمة

نختم بحثنا في (الإختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات) بذكر النتائج التي تم التوصل إليها من خلال هذا البحث ، وبإبداء جملة من المقترحات آمليين أخذها بنظر الاعتبار من جانب السلطة التشريعية .

أولاً - النتائج :

تتلخص أهم نتائج البحث بما يأتي :

1. إن مشكلة تحديد الإختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات تبدو أكثر تعقيداً بالنسبة للطائرات الخاصة لكثرة التداخلات والتعارضات التي تثار بصدد ارتكاب جرائم على متن هذا النوع من الطائرات في أجواء الدول الأخرى غير الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها ، في حين إن القاعدة الأساسية التي تخضع لها الجرائم المرتكبة على متن الطائرات العامة هي تطبيق قانون الدولة التي تحمل جنسيتها .
2. لا يعد تبني نظرية إقليمية القانون الجنائي في مجال الجرائم المرتكبة على متن الطائرات حلاً ناجعاً لهذه المشكلة ، وذلك لعدة أسباب أهمها السرعة التي تتميز بها الطائرة عن وسائل النقل الأخرى وما يمكن أن يؤدي إليه ذلك هو تعذر علم الدولة التي تمر الطائرة في إقليمها بالجريمة المرتكبة وكذلك وجود عقبات مادية تحول دون التعرف بشكل مناسب على مكان ارتكاب الجريمة ، كما إن من بين هذه الأسباب أيضاً هو عدم توافر مصلحة كافية تدفع دولة الإقليم للنظر في الجريمة المرتكبة في جميع الأحوال .

- الملاحق -

3. يمثل اعتماد نظرية (جنسية الطائرة) كمبدأ عام حلاً مفضلاً للمشكلة مدار البحث وذلك للصلة الواضحة التي تربط الدولة التي تتبعها الطائرة بجنسيتها وبين الجريمة المرتكبة على متنها والأخذ بهذه النظرية ينسجم وسيادة الدولة على طائراتها وحرصها على تنظيم شؤون ملاحتها الجوية مع التنويه بأن هناك حالات محددة ينعقد فيها الإختصاص الجنائي للدولة التي تمر الطائرة في إقليمها الجوي وهذه الحالات هي : حالة كون الجاني أو المجنى عليه من رعايا هذه الدولة ، وحالة مساس الجريمة المرتكبة بأمن الدولة المذكورة أو خرقها لأنظمتها الملاحية وكذلك حالة هبوط الطائرة في إقليمها وأخيراً حالة طلب الطائرة المساعدة من سلطات هذه الدولة .

4. لا يمكن أن تقاس أحكام الإختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات على أحكام الإختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على ظهر السفن بل لابد وأن تكون للأحكام الأولى ذاتيتها واستقلالها ، وذلك لأوجه الاختلاف الموجودة بين الطائرة والسفينة ، فهذا القياس لا يمكن أن يؤدي إلى نتائج دقيقة وحلول محكمة بهذا الصدد .

5. شهدت المرحلة اللاحقة لإبرام إتفاقية شيكاغو لعام 1944 اهتماماً بمسألة توحيد مبادئ الإختصاص الجنائي إزاء ما يرتكب من جرائم على متن الطائرات حيث توصلت مساعي منظمة الطيران المدني الدولية إلى عقد اتفاقيات ثلاث هي (إتفاقية طوكيو لعام 1963 ، وإتفاقية لاهاي لعام 1970 ، وإتفاقية مونتريال لعام 1971) وقد جاء ذلك نتيجة إدراك المجتمع الدولي ممثلاً بمنظّماته الدولية لحجم تأثير هذه الجرائم في إعاقه حركة الملاحة الجوية وحسن سيرها فكان لابد من العمل على توحيد أسس الإختصاص الجنائي في هذه الجرائم بغية التضييق على مرتكبيها .

6. اعتمدت إتفاقية طوكيو الخاصة بالجرائم والأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات لعام 1963 (اختصاص دولة جنسية الطائرة) كقاعدة أساسية في المادة الثالثة منها وألقت على عاتق الدول المتعاقدة التزاماً بالقيام بكل الخطوات التي تؤسس هذا الإختصاص في قوانينها ويمكن القول أيضاً إن إتفاقية طوكيو عندما أشارت إلى إنها لا تستبعد أي اختصاص جنائي تتم مباشرته طبقاً لأحكام القانون الوطني فإن المقصود بعبارة (القانون الوطني) هنا هو القانون الوطني للدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها ، لأن هذا التفسير يتفق مع السياق الذي ورد به هذا النص .

7. إن النص الوارد في المادة السابعة من قانون العقوبات العراقي والمتعلق بالإختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات العراقية خارج الإقليم العراقي يبقي احتمالات تعارض الإختصاص الجنائي العراقي مع الإختصاص الجنائي للدولة التي تحلق الطائرات العراقية في أجوائها ، لأن الدولة

الأخيرة تملك صلاحية النظر في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات المارة في إقليمها الجوي في عدة حالات ذكرناها آنفاً .

8. تتمتع الطائرات الحربية بالإعفاء من الخضوع لقانون الدولة التي تحلق فيها في حالة حصولها على تصريح بالطيران من سلطات هذه الدولة ، بيد أن هذا الإعفاء ليس مطلقاً بل إنه مقيد بتلك الجرائم التي يرتكبها الأشخاص المتواجدون على متن الطائرة الحربية عند قيامهم بمهامهم الرسمية أو بسبب قيامهم بها ، أما الجرائم المرتكبة خارج حدود العمل الرسمي فلا يشملها هذا الإعفاء وإنما تخضع لقانون الدولة المتواجدة فيها الطائرة ، ويكون الحكم ذاته في حالة ارتكاب شخص أجنبي عن أفراد طاقم الطائرة لجريمة معينة على متن هذه الطائرة .

أما في حالة عدم التصريح للطائرات الحربية بالتحليق فإن الدولة التي انتهكت هذه الطائرات حرمة أجوائها تملك صلاحية ممارسة اختصاصها الجنائي إزاء الجرائم المرتكبة على متن الطائرات المذكورة ، لأن عدم حصولها على إذن بالطيران يفقدها الحصانة من الناحيتين العينية والشخصية التي تتمتع بها الطائرات المأذون لها بالطيران ويكون حكمها عندئذ حكم الطائرات الخاصة .

9. تخضع الجرائم المرتكبة على متن الطائرة في الأجواء العامة لقانون الدولة التي تحمل هذه الطائرة جنسيتها إذ يكون اختصاص هذه الدولة مانعاً ، أي يجب اختصاصات الدول الأخرى وذلك لأن هذه الدولة هي المعنية دون غيرها بهذه الجرائم ، وهذا الإختصاص يجد ما يبرره من حيث عدم خضوع هذه الأجواء لسيادة دولة معينة وكذلك من جهة خشية من بقاء الجريمة المرتكبة دون الخضوع لقانون معين ، ولكن في الوقت ذاته هناك من الجرائم ما لا يخضع لهذا الإختصاص وهي جريمة القرصنة الجوية والجرائم الناشئة عن التصادم الجوي وذلك لخصوصية هذه الجرائم وامتداد آثارها إلى الدول الأخرى غير دولة جنسية الطائرة .

10. اعترفت إتفاقية طوكيو لعام 1963 بمبدأ الإختصاص الجنائي المانع في الأجواء العامة لأنها حددت النطاق المكاني لسريان أحكامها بالأجواء الإقليمية للدول المتعاقدة وكذلك بالأجواء العامة التي لا تخضع لسيطرة دولة معينة ، ثم نصت فيما بعد على اختصاص دولة جنسية الطائرة بوصفه مبدأ أساسياً للاختصاص الجنائي وعليه أضحي الإختصاص الجنائي ملازماً للطائرة أينما كان مكان تحليقها ، أما الاتفاقيتان الأخريان أي إتفاقية لاهاي لعام 1970 ومونتريال لعام 1971 فإنهما لم تتبنيا مبدأ الإختصاص المانع وذلك لإيرادهما جملة من الإختصاصات إلى جانب اختصاص دولة جنسية الطائرة ، وفيما يخص موقف قانون العقوبات العراقي فيمكن التوصل إلى إنه يعتمد هذا المبدأ وذلك لأنه قضى بخضوع الجرائم المرتكبة على متن الطائرات العراقية لاختصاص جمهورية

العراق الإقليمي أينما وجدت فمن العبارة الأخيرة (أينما وجدت) يمكن استنتاج هذا الموقف .

11. يعد سريان مبدأ الاختصاص الجنائي الشامل على جريمة القرصنة الجوية ضرورياً لأن آثار هذه الجريمة تطال المجتمع الدولي بصورة عامة ، لذا ينبغي التصدي لمرتكبيها من جانب جميع الدول ويكون ذلك بإخضاعها لمبدأ الاختصاص الجنائي العالمي أو الشامل الذي بمقدوره القيام بمهمة مكافحة هذا النوع من الجرائم الذي يتهدد المواصلات الدولية للعالم كله ، إلا إن أعمال هذا المبدأ ينبغي أن يكون في مرحلة لاحقة لتفعيل مبدأ (تسليم المجرمين) بين الدول إذ أن الفكرة السائدة عن مبدأ الاختصاص الشامل هو إنه نسبي وليس مطلقاً حيث لا يتم اللجوء إليه إلا في الحالات التي لا يتم فيها تسليم المجرمين .

12. لم تأخذ إتفاقية لاهاي لعام 1970 وكذلك إتفاقية مونتريال لعام 1971 بنظام الأولوية في ممارسة الاختصاصات وإنما نصت كل منهما على اختصاصات عدد من الدول هي (دولة تسجيل الطائرة ، والدولة التي تهبط الطائرة في إقليمها بعد ارتكاب الجريمة ، والدولة التي يوجد فيها المركز الرئيس لأعمال مستأجر الطائرة أو محل إقامته ، والدولة التي يتواجد المتهم في إقليمها ، والدولة التي ارتكبت الجريمة في أجوائها) .

وكذلك نصت هاتان الإتفاقيتان على عدم استبعاد أي اختصاص جنائي تتم مباشرته طبقاً للقانون الوطني والنص على هذه الاختصاصات لم يرافقه ما يحدد أولوية ممارستها ، الأمر الذي أدى وسيؤدي إلى حدوث تنازع في ممارسة هذه الاختصاصات من جانب الدول لأن كل دولة من الدول المذكورة بإمكانها الاستناد إلى اختصاصها إزاء جريمة معينة من الجرائم الماسة بسلامة الملاحة الجوية ، وهذا لا يسهم في توحيد مبادئ الاختصاص الجنائي ولا يحول دون تعارضها ، وهو أمر يثار حوله الجدل وبالإمكان تفسيره بعدة اتجاهات .

13. كان مرد النزاع في قضية (لوكيربي) من الناحية القانونية هو تمسك كل دولة من الدول ذات العلاقة بهذه القضية بأحد مبادئ الاختصاص الجنائي التي نصت عليها إتفاقية مونتريال لعام 1971 ، فقد استندت بريطانيا إلى مبدأ اختصاص دولة الإقليم الجوي وادعت أحقيتها في نظر الجريمة محل النزاع ، كما إن الولايات المتحدة بوصفها الدولة التي تحمل الطائرة المعتدى عليها جنسيتها قد طالبت بأن ينعقد إليها الاختصاص الجنائي في هذه الجريمة ، في حين أن ليبيا تمسكت باختصاصها في نظر الجريمة على أساس إن الفقرة الثالثة من المادة الخامسة من إتفاقية مونتريال أشارت إلى أن إتفاقية مونتريال لا تحول دون أي اختصاص جنائي تتم ممارسته طبقاً للقانون الوطني ، وما كان لهذا النزاع القانوني أن يثار لو حسمت هذه الإتفاقية مسألة تعارض الاختصاصات وبينت كيفية تغليب أحد هذه القوانين على الأخرى عند حصول مثل هذا التعارض .

- الملاحق -

14. أخيراً يمكن القول أن معالجة مشكلة الإختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات بصورة شاملة وواضحة تتطلب مجهودات دولية تكفل تنسيقاً تشريعياً بين الدول في هذا المجال ، لأن هذه المشكلة تظهر عندما يتداخل الإختصاص الجنائي لدولة معينة مع اختصاص دولة أخرى ، وبغياب هذه التنسيق سيزداد حجم التعارض والتباين بين التشريعات الجنائية للدول وتتوسع الثغرات القائمة في أمر إعمال هذا الإختصاص ، وبالتالي ستبقى مسألة توفير الحماية الجنائية للطيران في وضع لا تحسد عليه ، وعلى الرغم من أن الاتفاقيات التي عقدت تحت مظلة منظمة الطيران المدني وضعت إطاراً عاماً للتنظيم القانوني للجرائم المرتكبة على متن الطائرات إلا إن هناك أبعاداً أخرى لهذه الجرائم تستوجب بحثها وبيان أحكامها .

ثانياً - التوصيات :

تتمثل التوصيات التي يمكن إبدائها ووضعها أمام المشرع العراقي لكي تؤخذ بنظر الاعتبار فيما يتعلق بالإختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات بالآتي :

1. نقترح تعديل النص الوارد في المادة السابعة من قانون العقوبات العراقي المتعلق بتحديد الإختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات العراقية خارج الأجواء العراقية الذي يقول : (. . . وتخضع السفن والطائرات العراقية لاختصاص جمهورية العراق الإقليمي أينما وجدت) ليكون على الشكل الآتي : (. . . وتخضع السفن والطائرات العراقية لاختصاص جمهورية العراق الإقليمي حيثما تكون إن لم تكن خاضعة لقانون دولة أخرى بمقتضى أحكام القانون الدولي العام) .

وما يبرر هذا التعديل هو إن النص الوارد في المادة السابعة على وضعه الحالي يسمح بحصول تعارض بين الإختصاص الجنائي للعراق وبين اختصاص الدولة التي تمر الطائرة العراقية بأجوائها ، وذلك لأن أحكام القانون الدولي العام لا تمنع الدولة الأخيرة من ممارسة حقها في نظر الجرائم المرتكبة على متن الطائرات الأجنبية المارة في إقليمها الجوي عند تحقق حالة من عدة حالات سبق وإن ذكرت في محلها .

2. من بين ما نقترحه أيضاً هو إضافة حالة خامسة للحالات الأربع التي ينعقد عندها الإختصاص الجنائي للعراق في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات الأجنبية المحلقة في أجواء العراق ، وهذه الحالة هي (إذا اشتملت الجريمة على انتهاك قواعد وأنظمة الطيران المعمول بها في العراق ، إذ نوصي بأن تتم إضافة هذه

- الملاحق -

الحالة إلى نص المادة الثامنة ليصبح كالآتي : (. . . لا يسري هذا القانون على الجرائم التي ترتكب في طائرة أجنبية في إقليم العراق الجوي إلا إذا حطت في العراق بعد ارتكاب الجريمة أو مست أمه أو كان الجاني أو المجنى عليه عراقياً أو طلبت المعونة من السلطات العراقية أو اشتملت الجريمة على انتهاك لقواعد وأنظمة الطيران المعمول بها في العراق) .

والذي يقتضي إضافة هذه الحالة هو إن إتفاقية شيكاغو ألقت التزاماً على عاتق الدول الأطراف بضمان مراعاة قواعد الملاحة الجوية واحترامها وذلك في المادة الثانية عشرة منها ، كما إن إضافة هذه الحالة يتوافق مع ما قرره قانون الطيران المدني العراقي النافذ في الباب الرابع الذي يحمل عنوان (قواعد الجو) بشأن عدم جواز الإخلال بأنظمة الطيران من جانب قائد الطائرة .

3. أخيراً نقترح تشريع قانون عقابي تحت عنوان (قانون مكافحة الجرائم الموجهة ضد الطيران المدني) يتم فيه تحديد الجرائم التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني وبيان أركانها ، وتوضيح أحكام الإختصاص الجنائي فيها ، وتعيين العقوبات التي تترتب على ارتكابها بالإضافة إلى الإشارة للمسائل الأخرى المرتبطة بهذه الجرائم ، وأن تكون أحكام هذا القانون مستوحاة بالدرجة الأساس من نصوص الاتفاقيات التي تم إبرامها في ظل منظمة الطيران المدني الدولية (I.C.A.O) الخاصة بالجرائم المرتكبة على متن الطائرات .

وسن مثل هذا القانون سيحول دون تعدد النصوص القانونية التي تبين أحكام الجرائم المرتكبة على متن الطائرات وخصوصاً فيما يتعلق بالإختصاص الجنائي في هذه الجرائم ، حيث إن هذا القانون سيجمع ما نص عليه قانون العقوبات العراقي وكذلك ما قضى به قانون الطيران المدني بهذا الشأن ، هذا من جانب ومن جانب آخر يشكل تشريع هذا القانون امتثالاً لمقررات الاتفاقيات الدولية المعقودة بهذا المجال وتنفيذاً للالتزامات العراق الناجمة عن تصديقه على هذه الاتفاقيات ، لأن مجرد التصديق عليها من جانب العراق يعد إجراءً ناقصاً ما لم يتبعه القيام بخطوات عملية تكفل تأسيس ما جاءت به هذه الاتفاقيات من مبادئ في التشريعات العراقية ، وقد دأبت العديد من الدول على السير بهذا الاتجاه في الآونة الأخيرة رغبة منها في تحقيق أعلى مستويات الحماية الجنائية للنقل الجوي الذي بات ركناً مهماً للحياة الاقتصادية هذه الحماية التي ينبغي أن تكون بصورة يسودها الوضوح والاستيعاب ويحيطها الشمول والتركيز .

(والحمد لله أولاً وآخراً)

المصادر

أولاً - المصادر العربية :

- الملاحق -
أ- كتب اللغة :

1. المعجم الوسيط ، الجزء الأول ، الطبعة الثانية ، مجمع اللغة العربية ، القاهرة ، 1999 .
2. المنجد الأبجدي ، الطبعة الأولى ، دار المشرق ، بيروت ، 1967 .

ب- الكتب القانونية :

1. د. إبراهيم فهمي شحاته ، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1966 .
2. د. أبو زيد رضوان ، القانون الجوي ، قانون الطيران التجاري ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، 1983 .
3. د. أحمد فتحي سرور ، الوسيط في قانون العقوبات ، الجزء الأول ، القسم العام ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1981 .
4. د. أكرم نشأت إبراهيم ، القواعد العامة في قانون العقوبات المقارن ، الطبعة الأولى ، مطبعة الفتیان ، بغداد ، 1998 .
5. د. بدرية عبد الله العوضي ، الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار ، الطبعة الأولى ، دون ناشر ، الكويت ، 1988 .
6. د. ثروت أنيس الأسيوطي ، قانون الطيران المدني ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1966 .
7. د. جلال ثروت ، قانون العقوبات ، القسم العام ، الدار الجامعية ، بيروت ، 1989 .
8. د. جلال ثروت ، نظم القسم العام في قانون العقوبات ، الجزء الأول ، نظرية الجريمة ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 1994 .
9. د. حامد سلطان و د. عائشة راتب و د. صلاح الدين عامر ، القانون الدولي العام ، الطبعة الأولى ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1978 .
10. د. حسنين إبراهيم عبيد ، الجريمة الدولية ، دراسة تحليلية تطبيقية ، الطبعة الأولى ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1979 .
11. د. حكمت شبر ، القانون الدولي العام ، دراسة مقارنة في الفقهين الاشتراكي والرأسمالي ، الجزء الأول ، مطبعة دار السلام ، بغداد ، 1975 .
12. د. خيرى الحسيني ياسين مصطفى ، التطورات الجديدة في قانون الطيران الدولي العام ، بدون ناشر ، القاهرة ، 1976 .
13. د. زهير الزبيدي ، الإختصاص الجنائي للدولة في القانون الدولي ، الجريمة ذات العنصر الأجنبي ، الطبعة الأولى ، مطبعة الأديب ، بغداد ، 1980 .
14. د. سلامة إسماعيل محمد ، تعريض وسائل المواصلات للخطر في القانون الجنائي ، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي ، القاهرة ، 1994 .

- الملاحق -
15. د. سهيل حسين الفتلاوي و د. غالب عواد حوامده ، القانون الدولي العام ، الجزء الثاني ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة ، عمان ، 2007 .
 16. شارل شومون ، قانون الفضاء ، ترجمة د. سموحي فوق العادة ، الطبعة الثانية ، دون ناشر ، بيروت ، 1982 .
 17. د. صلاح الدين جمال الدين ، إرهاب ركاب الطائرات ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2004 .
 18. د. ضاري خليل محمود ، البسيط في شرح القانون العقوبات ، القسم العام ، الطبعة الأولى ، دون ناشر ، بغداد ، 2002 .
 19. طارق عبد الحافظ سعيد ، الطيران المدني العراقي والدولي ، الجزء الأول ، الطبعة الأولى ، دار واسط ، بغداد ، 1981 .
 20. د. طه زكي صافي ، القواعد الجزائية العامة ، فقهاً واجتهاداً ، الطبعة الأولى ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، طرابلس ، 1997 .
 21. د. عبد الإله الخاني ، القضاء الجزائي الوطني وجرائم ما وراء الحدود ، الجزء الأول ، الصلاحية القضائية ، المطبعة الجديدة ، دمشق ، 1964 .
 22. د. عبد الحميد الشواربي ، التعليق الموضوعي على قانون العقوبات ، الكتاب الأول ، الأحكام العامة لقانون العقوبات ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2003 .
 23. د. عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص الجوي ، مكتبة الجلاء الجديدة ، المنصورة ، 1999 .
 24. د. عبد الكريم علوان ، الوسيط في القانون الدولي العام ، الكتاب الثاني ، القانون الدولي المعاصر ، دار الثقافة ، عمان ، 2006 .
 25. د. عبد الوهاب حومد ، المفصل في شرح قانون العقوبات ، القسم العام ، المطبعة الجديدة ، دمشق ، 1990 .
 26. د. علي حسين الخلف ، الوسيط في شرح قانون العقوبات العراقي ، القسم العام ، الجزء الأول ، الطبعة الأولى ، مطبعة الزهراء ، بغداد ، 1962 .
 27. د. علي حسين الخلف وسلطان عبد القادر الشاوي ، المبادئ العامة في قانون العقوبات ، دار الكتب للطباعة والنشر ، بغداد ، 1982 .
 28. د. علي راشد ، القانون الجنائي ، المدخل وأصول النظرية العامة ، الطبعة الثانية ، دار النهضة العربية ، 1974 .
 29. د. علي صادق أبو هيف ، القانون الدولي العام ، الجزء الأول ، الطبعة السابعة عشرة ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1997 .
 30. د. علي عبد القادر القهوجي ، شرح قانون العقوبات ، القسم العام ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2002 .

- الملاحق -
31. علي عيسى العدوان ، موقف جامعة الدول العربية من المنازعات العربية الدولية ، أزمة لوكيربي ، 1988-1999 ، الطبعة الأولى ، دار وائل للنشر ، عمان ، 2003 .
32. د. فاروق أحمد زاهر ، القانون الجوي ، قانون الطيران التجاري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2005 .
33. د. فاروق سعد ، قانون الفضاء الكوني ، الطبعة الثانية ، الدار الجامعية ، بيروت ، 1992 .
34. د. فرج سيد سليمان ، رهن الطائرة ، دراسة مقارنة ودولية ، مطبعة كرم الحديثة ، القاهرة ، 1978 .
35. فريد الزغبى ، الموسوعة الجزائية ، الحقوق الجزائية العامة ، تنازع القوانين ، المجلد السادس ، الطبعة الثالثة ، دار صادر للطباعة والنشر ، بيروت ، 1995 .
36. فؤاد رزق ، الأحكام الجزائية العامة ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2003 .
37. د. كمال أنور محمد ، تطبيق قانون العقوبات من حيث المكان ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1965 .
38. د. مأمون محمد سلامة ، قانون العقوبات ، القسم العام ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، 1979 .
39. د. ماهر عبد شويش الدرة ، الأحكام العامة في قانون العقوبات ، دار الحكمة للطباعة والنشر ، الموصل ، 1990 .
40. د. محسن شفيق ، محاضرات في القانون الجوي ، دون ناشر ، الكويت ، دون سنة نشر .
41. د. محسن ناجي ، الأحكام العامة في قانون العقوبات ، الطبعة الأولى ، مطبعة العاني ، بغداد ، 1974 .
42. د. محمد أبو الفتح الغنام ، مواجهة الإرهاب في التشريع المصري ، دراسة مقارنة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1996 .
43. د. محمد الحاج حمود ، القانون الدولي للبحار ، البحر العالي ، مطبعة الأديب ، بغداد ، 2000 .
44. د. محمد الرازقي ، محاضرات في القانون الجنائي ، القسم العام ، دار أويا للنشر ، طرابلس ، 2002 .
45. د. محمد المتولي ، التخطيط الاستراتيجي في مكافحة جرائم الإرهاب الدولي ، دراسة مقارنة ، الطبعة الأولى ، مجلس النشر العلمي ، الكويت ، 2006 .
46. د. محمد المجذوب ، القانون الدولي العام ، الطبعة الخامسة ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2004 .

- الملاحق -
47. د. محمد المجذوب ، خطف الطائرات في الممارسة والقانون ، معهد البحوث والدراسات العربية ، القاهرة ، 1974 .
48. د. محمد زكي أبو عامر و د. سليمان عبد المنعم ، القسم العام من قانون العقوبات ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 2002 .
49. د. محمد طلعت الغنيمي ، الأحكام العامة في قانون الأمم ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2005 .
50. د. محمد طلعت الغنيمي ، الغنيمي في قانون السلام ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1998 .
51. د. محمد عيد الغريب ، شرح قانون العقوبات ، القسم العام ، الجزء الأول ، مطبعة أبناء وهبة حسان ، القاهرة ، 1994 .
52. د. محمد فريد العريني ، القانون الجوي ، النقل الجوي ، الدار الجامعية للطباعة والنشر ، بيروت ، 1980 .
53. د. محمد فريد العريني ، و د. رفعت فخري ، القانون الجوي ، دار المطبوعات الجامعية ، القاهرة ، 1994 .
54. د. محمد فريد العريني و د. محمد السيد الفقي ، القانون البحري والجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2003 .
55. د. محمد نيازي حتاته ، مكافحة الجريمة ومعاملة المجرمين ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1995 .
56. د. محمد وفيق أبو أتل ، تنظيم استخدام الفضاء ، الطبعة الأولى ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، 1972 .
57. د. محمود مختار بريري ، قانون الطيران في وقت السلم ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، 1977-1978 .
58. د. محمود مختار بريري و د. عمر فؤاد عمر ، القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2003 .
59. د. محمود نجيب حسني ، شرح قانون العقوبات ، القسم العام ، النظرية العامة للجريمة والنظرية العامة للتدابير الاحترازية ، الطبعة الثالثة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1973 .
60. د. مصطفى العوجي ، القانون الجنائي ، الجزء الأول ، النظرية العامة للجريمة ، الطبعة الثالثة ، دار الخلود ، بيروت ، 1995 .
61. نصرت منيلا حيدر ، تطبيق القوانين الجزائية في الزمان والمكان ، مطبعة السعدي ، بغداد ، دون سنة نشر .
62. هيثم أحمد الناصري ، خطف الطائرات ، دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية ، الطبعة الأولى ، المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، بيروت ، 1976 .

- الملاحق -
ج- الأطاريح والرسائل الجامعية :

1. أحمد نديم الياسين ، مناطق حظر الطيران في شمال العراق وجنوبه ومبدأ سيادة الدولة على إقليمها الجوي ، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية القانون ، جامعة بغداد ، 2000 .
2. رامي سليمان عبد الرحمن ، سريان القانون الجنائي من حيث المكان ، دراسة مقارنة ، أطروحة دكتوراه مقدمة إلى مجلس كلية القانون ، جامعة الموصل ، 2002 .
3. عبد الكريم ذيب صالح ، الإختصاص في الجرائم المرتكبة على ظهر السفن ، دراسة مقارنة ، أطروحة دكتوراه مقدمة إلى مجلس كلية القانون ، جامعة بغداد ، 1993 .
4. عز الدين الطيب آدم ، إتفاقية مونتريال لأمن الطيران المدني وقضية لوكيربي ، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية القانون ، جامعة بغداد ، 1999 .
5. فاطمة حسن شبيب السامرائي ، الطيران المدني العربي والقانون الدولي ، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية القانون والسياسة ، جامعة بغداد ، 1982 .

د- الأبحاث القانونية :

1. د. سامي شبر ، هل اختطاف الطائرات قرصنة في القانون الدولي العام ، مجلة العلوم القانونية ، جامعة بغداد ، المجلد الأول ، العدد الثاني ، 1969 .
2. د. سمعان بطرس فرج الله ، تغيير مسار الطائرات بالقوة ، المجلة المصرية للقانون الدولي ، الجمعية المصرية للقانون الدولي ، المجلد الخامس والعشرون ، 1969 .
3. د. طلال ياسين العيسى ، التنازع بين المعاهدات الدولية من جهة والقانون الداخلي للدول وقواعد المنظمات الدولية من جهة أخرى وطرق تسويتها ، مجلة القانون المقارن ، العدد 30 ، سنة 2001 .
4. د. عبد العزيز مخيمر عبد الهادي ، القانون الكويتي الجديد في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية ، مجلة الحقوق ، جامعة الكويت ، العدد الأول ، السنة التاسعة عشرة ، مارس ، 1995 .
5. د. عبد العزيز مخيمر عبد الهادي ، قضية لوكيربي أمام محكمة العدل الدولية ، مجلة الحقوق ، جامعة الكويت ، العدد الأول ، السنة الثامنة عشرة ، مارس ، 1994 .
6. د. عبد الوهاب حومد ، التعاون الدولي لمكافحة الجريمة ، مجلة الحقوق والشرعية ، جامعة الكويت ، السنة الخامسة ، العدد الأول ، 1981 .

هـ - المواثيق والاتفاقيات الدولية :

- الملاحق -
1. إتفاقية شيكاغو للطيران المدني لعام 1944 .
 2. ميثاق الأمم المتحدة 1945 .
 3. إتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 .
 4. إتفاقية طوكيو الخاصة بالجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات لعام 1963 .
 5. إتفاقية لاهاي الخاصة بقمع الإستيلاء غير القانوني على الطائرات لعام 1970 .
 6. إتفاقية مونتريال الخاصة بقمع جرائم الإعتداء على سلامة الطيران المدني لعام 1971 .
 7. إتفاقية قانون البحار لعام 1982 .

و- الدساتير العراقية :

1. دستور عام 1925 .
2. الدستور المؤقت لعام 1958 .
3. الدستور المؤقت لعام 1963 .
4. الدستور المؤقت الصادر في 22 نيسان 1964 .
5. الدستور المؤقت الصادر في 29 نيسان 1964 .
6. الدستور المؤقت لعام 1968 .
7. الدستور المؤقت لعام 1970 .
8. الدستور المؤقت لعام 2004 .
9. دستور عام 2005 .

ز- القوانين :

1. قانون العقوبات المصري رقم 58 لسنة 1937 المعدل .
2. قانون العقوبات اللبناني الصادر في 1 / 3 / 1943 المعدل .
3. قانون العقوبات الليبي الصادر عام 1954 المعدل .
4. قانون العقوبات العراقي رقم 111 لسنة 1969 المعدل .
5. قانون أصول المحاكمات الجزائية العراقي رقم 23 لسنة 1971 المعدل .
6. قانون الطيران المدني العراقي رقم 48 لسنة 1974 .
7. قانون الطيران المدني المصري رقم 28 لسنة 1981 .
8. قانون مكافحة الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية الكويتي رقم 6 لسنة 1994 .
9. قانون الطيران المدني الأردني رقم 41 لسنة 2007 .

- الملاحق -
ح- مواقع الأنترنت :
1. www.alhagaeg.net .
2. www.ar.wikipedia.org .

ثانياً - المصادر الأجنبية :
1- المصادر باللغة الإنكليزية :

1. Alfred P. Rubin, The law of piracy, second edition, transnational publishers, Ins Irvington-on-Hudson, New York, 1997.
2. Edward Mc Whinney, the Illegal Diverston of Aircraft and International law, A.W sijthoff, Leyden, 1975.
3. Gerhard O.W Mueller and Edward M. Wise, International Criminal Law, Sweet, Maxwell Limited, London, 1983.
4. Lord Mchair, The law of the Air, Third Edition, Stevens-sons, London, 1964.
5. Peter B. Kee Nan, And, Anthony Lester, And, Peter Martin, Shawcross and Beaumont on air Law, Third Edition, Butter workths, London, 1966.
6. Sami Shubber, Jurisdication over crimes on Board Aircraft, Martinus Nijhoff, the Hague, 1973.

2- المصادر باللغة الفرنسية :

- الملاحق -

1. Joseph Kroell, Traite De Droit International public Aerien, Les Editions Internationales, Paris, 1984.
2. Marcel Le Goff, Manuel De Dro Aerien, Librairie Dolloz 11, rue Soufflot, Ve, Paris, 1961.
3. Patrick Daillier et Alain pelles, Droit International Public, Librairie Generale De Droit Et DE Juris Prudence, Paris, 1977.
4. Paul Chauveau, Droit Aerlen, Librairies Techniques, Paris, 1951.

الملحق (أ)

إتفاقية الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات
الموقعة في طوكيو بتاريخ 14 / أيلول / 1963

إن الدول الأطراف في هذه الإتفاقية قد اتفقت على الآتي :

الباب الأول مجال تطبيق الإتفاقية

المادة الأولى :

1- تطبق هذه الإتفاقية على :

- أ- الجرائم الخاضعة لأحكام قانون العقوبات .
- ب- الأفعال التي تعد جرائم أو لا تعد كذلك والتي من شأنها أن تعرض أو يحتمل أن تعرض للخطر سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال الموجودة فيها أو تعرض للخطر حسن النظام والضبط على متنها .
- 2- فيما عدا ما نص عليه من أحكام في الباب الثالث ، تنطبق هذه الإتفاقية على الجرائم التي ترتكب أو الأفعال التي يقوم بها أي شخص على متن أي طائرة مسجلة في دولة متعاقدة أثناء وجود هذه الطائرة في حالة طيران أو فوق سطح أعالي البحار أو فوق أي منطقة أخرى تقع خارج إقليم أي دولة .
- 3- فيما يتعلق بأغراض هذه الإتفاقية ، تعتبر الطائرة في حالة طيران منذ لحظة إطلاق قوتها المحركة بغرض الإقلاع حتى اللحظة التي يكتمل فيها الهبوط .
- 4- لا تنطبق أحكام هذه الإتفاقية على الطائرات المستعملة في الأغراض الحربية والجمركية أو خدمات الشرطة .

المادة الثانية :

مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة ، وفيما عدا الحالات التي يتطلب فيها المحافظة على سلامة الطائرة أو سلامة الركاب والأموال على متنها ، لا يجوز تفسير أي حكم من أحكام هذه الإتفاقية بحيث تخول أو تتطلب اتخاذ أي إجراء يتعلق بالجرائم التي يعاقب عليها قانون العقوبات والتي يكون لها طابع سياسي أو تستند على تفرقة عنصرية أو دينية .

الباب الثاني الإختصاص

المادة الثالثة :

- 1- تختص دولة تسجيل الطائرة بمباشرة اختصاصها القضائي فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن هذه الطائرة .

- الملاحق -
- 2- على كل دولة متعاقدة - باعتبارها دولة التسجيل - أن تقوم باتخاذ الإجراءات التي قد تكون ضرورية واللازمة لتأسيس اختصاصها بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن الطائرات المسجلة فيها .
- 3- لا تستبعد هذه الإتفاقية أي اختصاص جنائي يجري مباشرته طبقاً لأحكام القانون الوطني .

المادة الرابعة :

- لا يجوز لدولة متعاقدة غير دولة التسجيل أن تتعرض لأية طائرة في حالة طيران لغرض مباشرة اختصاصها الجنائي بالنسبة لجريمة ارتكبت على متن هذه الطائرة إلا في الحالات التالية :
- أ- أن يكون للجريمة أثر في إقليم هذه الدولة .
- ب- أن تكون الجريمة قد ارتكبتها أو ارتكبت ضد أحد رعايا هذه الدولة أو أحد الأشخاص ذوي العلاقة الدائمة فيها .
- ج- إذا ارتكبت الجريمة ضد أمن الدولة .
- د- إذا اشتملت الجريمة على خرق للقواعد والأنظمة النافذة في هذه الدولة المتعلقة بالطيران أو تحركات الطائرات .
- هـ- إذا كان مباشرة هذا الاختصاص ضرورياً لضمان مراعاة هذه الدولة لأي من تعهداتها طبقاً لإتفاقية دولية متعددة الأطراف .

الباب الثالث

سلطات قائد الطائرة

المادة الخامسة :

- 1- لا تنطبق أحكام هذا الباب على الجرائم والأفعال التي يرتكبها أو يشرع فيها أحد الأشخاص على متن طائرة في حالة طيران في المجال الجوي لدولة التسجيل أو فوق البحار الحرة أو فوق أية منطقة خارج إقليم أية دولة إلا إذا كانت آخر نقطة للإقلاع أو كانت النقطة التالية للهبوط المقصود تقع في دولة أخرى غير دولة التسجيل أو إذا قامت الطائرة - فيما بعد - بالطيران في المجال الجوي لدولة أخرى غير دولة التسجيل مع استمرار بقاء مثل هذا الشخص على متنها .
- 2- على الرغم من أحكام الفقرة الثالثة من المادة الأولى - تعتبر الطائرة في أي وقت في حالة طيران - فيما يتعلق بأغراض هذا الباب - منذ اللحظة التي تقفل فيها كل أبوابها الخارجية عقب شحنها إلى اللحظة التي تفتح فيها أي من هذه الأبواب بغرض تفريغ الطائرة ، وفي حالة الهبوط الاضطراري يستمر تطبيق أحكام هذا الباب فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن إلى حين قيام السلطات

- الملاحق -
المختصة للدولة بمباشرة مسؤوليتها قبل الطائرة وقبل الأشخاص والأموال على متن الطائرة .

المادة السادسة :

1- يجوز لقائد الطائرة - إذا اعتقد استناداً إلى أسباب معقولة إن شخصاً قد ارتكب أو شرع في ارتكاب إحدى الجرائم أو الأفعال المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة الأولى على متن الطائرة ، أن يتخذ قبل هذا الشخص إجراءات معقولة بما في ذلك إجراءات القسر الضرورية ، وذلك :
أ- حماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال الموجودة فيها .
ب- المحافظة على حسن النظام والضبط على متن الطائرة .
ج- لتمكينه من القيام بتسليم مثل هذا الشخص إلى السلطات المختصة أو إنزاله طبقاً لأحكام هذا الباب .

2- يجوز لقائد الطائرة تكليف باقي أعضاء هيئة طاقمها أو الترخيص لهم بمساعدته في القبض على أي شخص يكون له الحق في القبض عليه كما يجوز له التماس هذه المساعدة من الركاب أو الترخيص لهم بها دون ما إلزام في ذلك على أنه يجوز أيضاً لأي من أعضاء الطاقم أو أي من الركاب دون ما ترخيص اتخاذ إجراءات وقائية معقولة وذلك إذا ما توافرت لديه أسانيد معقولة تدعوه إلى الاعتقاد بأن مثل هذا الإجراء يعد أمراً ذي صلة ضرورية عاجلة لحماية سلامة الطائرة أو ما فيها من أشخاص وأموال .

المادة السابعة :

1- لا يجب الاستمرار في اتخاذ إجراءات القسر التي فرضت على شخص ما تطبيقاً لأحكام المادة السادسة فيما وراء أي نقطة تكون الطائرة قد هبطت فيها إلا :
أ- إذا كانت هذه النقطة واقعة في إقليم دولة غير متعاقدة وترفض سلطاتها السماح بإنزال هذا الشخص ، أو إذا كانت هذه الإجراءات قد اتخذت طبقاً للفقرة الأولى (ج) من المادة السادسة لغرض تمكين تسليم الشخص المذكور للسلطات المختصة .

ب- في حالة هبوط الطائرة هبوطاً اضطرارياً وعدم تمكن قائد الطائرة من تسليم ذلك الشخص للسلطات المختصة .

ج- في حالة موافقة الشخص المذكور على استمرار طيرانه مقبوضاً عليه .
2- على قائد الطائرة أن يقوم بأسرع وقت ممكن بإخطار سلطات الدولة التي ستهبط الطائرة في إقليمها وبها شخص مقبوض عليه طبقاً لأحكام المادة السادسة بوجود

- الملاحق -
هذا الشخص على الطائرة وأسباب القبض عليه على أن يكون هذا الأخطار قبل هبوط الطائرة كلما أمكن ذلك .

المادة الثامنة :

- 1- يجوز لقائد الطائرة كلما كان ذلك ضرورياً لتحقيق أهداف (أ) أو (ب) من البند الأول من المادة السادسة القيام بإنزال أي شخص في إقليم أي دولة تهبط فيها الطائرة يعتقد - استناداً إلى أسس معقولة - إنه قد ارتكب أو شرع في ارتكاب أحد الأفعال المشار إليها في المادة الأولى فقرة (أ - ب) على ظهر الطائرة .
- 2- على قائد الطائرة تقديم تقرير إلى سلطات الدولة التي يتم فيها إنزال أي شخص طبقاً لهذه المادة يبين فيه حقائق هذا الإنزال وأسبابه .

المادة التاسعة :

- 1- إذا اعتقد قائد الطائرة استناداً إلى أسس معقولة أن شخصاً قد ارتكب على متن الطائرة أحد الأفعال التي يعتبرها من وجهة نظره مكونة لجريمة خطيرة طبقاً لقانون العقوبات في الدولة المسجلة فيها الطائرة فيجوز له أن يقوم بتسليمه للسلطات المختصة في أية دولة متعاقدة تهبط فيها الطائرة .
- 2- على قائد الطائرة أن يقوم في أقرب وقت ممكن بإخطار سلطات الدولة المتعاقدة التي ستتهبط الطائرة على إقليمها وبها شخص يرى تسليمه طبقاً لحكم الفقرة السابقة برغبته هذه مع بيان أسباب ذلك على أن يتم هذا الإخطار قبل هبوط الطائرة كلما أمكن ذلك .
- 3- على قائد الطائرة أن يزود السلطات التي يتم تسليم المتهم المشتبه فيه إليها طبقاً لأحكام هذه المادة بكافة الأدلة والمعلومات التي توافرت لديه شرعاً وفقاً لقانون الدولة المسجلة بها الطائرة .

المادة العاشرة :

بالنسبة للإجراءات التي تتخذ وفقاً لهذه الاتفاقية لا يعد قائد الطائرة أو أي فرد من طاقمها أو أي راكب أو مالك الطائرة أو مستغلها أو الشخص الذي يتم تسيير الرحلة لحسابه مسؤولاً في أي دعوى تنشأ عن المعاملة التي يتعرض لها الشخص الذي اتخذت هذه الإجراءات ضده .

الباب الرابع

الإستيلاء غير القانوني على الطائرة

المادة الحادية عشرة :

- الملاحق -

- 1- في حالة ارتكاب شخص على متن طائرة في حالة طيران عن طريق القوة أو التهديد باستخدام القوة لأحد الأفعال غير الشرعية التي تعد تدخلاً في استعمال الطائرة والإستيلاء عليها أو نوعاً آخر من السيطرة الخاطئة على الطائرة أو في حالة الشروع في ذلك ، فعلى الدول المتعاقدة اتخاذ كافة الإجراءات المناسبة واللازمة لإعادة السيطرة على الطائرة لقائدها الشرعي أو المحافظة على سيطرته عليها .
- 2- في الأحوال المشار إليها في الفقرة السابقة ، على الدولة المتعاقدة التي تهبط فيها الطائرة أن تسمح لركاب هذه الطائرة بتكملة رحلتهم في أقرب وقت ممكن وعليها إعادة الطائرة والبضائع التي على متنها إلى الأشخاص الذين يمتلكونها قانوناً .

المادة الثانية عشرة :

على كل دولة من الدول المتعاقدة أن تسمح لقائد أي طائرة مسجلة في دولة متعاقدة أخرى بإنزال أي شخص طبقاً لأحكام الفقرة الأولى من المادة الثانية .

المادة الثالثة عشرة :

- 1- على كل دولة متعاقدة أن تتسلم أي شخص يقوم قائد الطائرة بتسليمه إليها طبقاً للفقرة الأولى من المادة التاسعة .
- 2- على أي من الدول المتعاقدة - إذا ما رأت إن الظروف تتطلب ذلك - أن تقوم بالقبض على أي شخص مشتبه في ارتكابه أحد الأفعال المشار إليها في الفقرة الأولى من المادة الحادية عشرة أو على أي شخص قامت بتسليمه أو أن تتخذ قبل هذا الشخص أية إجراءات تكفل حضوره ويتم القبض أو اتخاذ الإجراءات وفقاً لأحكام قوانين هذه الدولة على أن تستمر تلك الإجراءات إلى الوقت المعقول واللازم فقط لإتمام الإجراءات الجنائية أو إجراءات إعادة التسليم .
- 3- يجب مساعدة أي شخص يكون قد تم القبض عليه طبقاً لأحكام الفقرة السابقة في الاتصال فوراً بأقرب ممثل للدولة التي يعد أحد مواطنيها .
- 4- على كل دولة يجري تسليم أي شخص إليها وفقاً لأحكام الفقرة الأولى من المادة التاسعة أو التي تهبط في إقليمها إحدى الطائرات عقب ارتكاب أحد الأفعال المنصوص عليها في الفقرة (1) من المادة الحادية عشرة أن تقوم فوراً بإجراء تحقيق أولي في الوقائع .
- 5- عند قيام أي دولة بالقبض على أحد الأشخاص طبقاً لأحكام هذه المادة فعليها - أن تخطر فوراً للدولة المسجلة فيها الطائرة أو الدولة التي يتبعها الشخص الموضوع تحت القبض بحقيقة هذا الإجراء وكذلك بالظروف التي استدعت إلى اتخاذه كما إن لها أن تخطر بمثل هذه المعلومات أي دولة أخرى يكون لها مصلحة في ذلك إذا

- الملاحق -
رأت - أن الأمر يقتضي ذلك ، وعلى الدولة التي تجري التحقيق الأولي طبقاً للفقرة الرابعة من هذه المادة أن تبادر فوراً بإرسال تقرير بنتائج هذا التحقيق إلى الدولة المشار إليها مبيناً فيه ما إذا كانت تزمع تولي الإختصاص في هذا الشأن .

المادة الرابعة عشرة :

1- إذا تم إنزال أحد الأشخاص طبقاً للفقرة الأولى من المادة الثامنة أو تم تسليمه طبقاً للمادة التاسعة (فقرة أولى) أو تم إنزاله عقب ارتكابه أحد الأفعال المشار إليها في المادة الحادية عشرة (فقرة أولى) ولم يستطع أو لم يرغب في الاستمرار في رحلته ورفضت الدولة هبطت فيها الطائرة قبوله فيجوز لهذه الدولة إذا لم يكن الشخص المذكور أحد رعاياها أو أحد المقيمين إقامة دائمة فيها أن تعيده إلى إقليم دولته أو إقليم الدولة التي يقيم فيها إقامة دائمة أو إلى إقليم الدولة التي بدأ منها رحلته بالطريق الجوي .

2- لا يعد إنزال أحد الأشخاص أو تسلمه أو القبض عليه أو اتخاذ الإجراءات الأخرى المشار إليها في المادة الثالثة عشرة (الفقرة الثانية) وكذلك إعادة الشخص المذكور بمثابة إذن بالدخول لإقليم الدولة المتعاقدة المعينة ، وذلك فيما يتعلق بقوانين تلك الدولة الخاصة بدخول الأشخاص إلى إقليمها أو قبولهم فيه وليس في أحكام هذه المعاهدة ما يمس بقوانين الدولة المتعلقة بإبعاد الأشخاص من أراضيها .

المادة الخامسة عشرة :

1- مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة عشرة فإن أي شخص تم إنزاله طبقاً للمادة الثامنة (فقرة أولى) أو تم تسليمه طبقاً للمادة التاسعة (فقرة أولى) أو تم إنزاله عقب ارتكابه أحد الأفعال المشار إليها في المادة الحادية عشرة (فقرة أولى) ويرغب الاستمرار في رحلته يجب إطلاق سراحه في أقرب وقت ممكن لكي يتوجه لأي جهة يرغب فيها ما لم يتطلب قانون الدولة التي هبطت الطائرة فيها تواجده بغرض إعادة تسليمه أو لإتمام أية إجراءات جنائية أخرى .

2- يجب على الدولة المتعاقدة التي يتم إنزال أحد الأشخاص في إقليمها طبقاً للمادة الثامنة (فقرة أولى) أو التي يتم تسليمه فيها طبقاً للمادة التاسعة (فقرة أولى) أو التي يجري فيها إنزال أحد الأشخاص المشتبه في ارتكابه أحد الأفعال المشار إليها بالمادة الحادية عشرة (فقرة أولى) أن توفر لهذا الشخص معاملة لا تقل من حيث الحماية والأمن عن تلك التي يلقاها رعايا هذه الدولة في نفس الظروف وذلك بدون الإخلال بقوانين هذه الدولة المتعلقة بالدخول إلى إقليمها أو قبول الأشخاص فيه أو إعادة تسليمهم أو إبعادهم منه .

الباب السادس

أحكام أخرى

- الملاحق -

المادة السادسة عشرة :

- 1- فيما يتعلق بإعادة التسليم تعتبر الجرائم التي ترتكب على متن الطائرة المسجلة في إحدى الدول المتعاقدة أياً كان مكان حدوثها كما لو كانت إنها قد ارتكبت أيضاً في إقليم الدولة المسجلة فيها الطائرة .
- 2- بدون الإخلال بأحكام الفقرة السابقة ليس في أحكام هذه المعاهدة ما ينشئ التزاماً بإجراء إعادة التسليم .

المادة السابعة عشرة :

تلتزم الدولة المتعاقدة عند اتخاذها إجراءات التحقيق أو القبض أو عند مباشرة اختصاصاتها بصفة عامة فيما يتعلق بالجرائم التي ترتكب على متن الطائرة أن توفر العناية اللازمة لسلامة الملاحة الجوية ومصلحتها وعليها أن تتحاشى في قيامها بهذه الإجراءات أي تأخير لا مبرر له بالنسبة للطائرة أو الركاب أو الطاقم أو البضائع .

المادة الثامنة عشرة :

إذا أنشأت الدول المتعاقدة فيما بينها مؤسسات مشتركة للنقل الجوي أو وكالات تشغيل دولية والتي تستعمل طائرات غير مسجلة في أي دولة منها فإن على هذه الدول تبعاً للظروف في كل حالة أن تحدد دولة من بينها تعد في مجال أغراض هذه الاتفاقية دولة التسجيل على أن تخطر بذلك منظمة الطيران المدني الدولي التي تقوم بدورها في إخطار سائر الدول الأطراف في هذه الاتفاقية بذلك .

الباب السابع أحكام ختامية

المادة التاسعة عشرة :

إلى أن يحين تاريخ سريان هذه الاتفاقية طبقاً للمادة الحادية والعشرين تظل مفتوحة للتوقيع من جانب أية دولة تكون في ذلك التاريخ عضواً في الأمم المتحدة أو أية وكالة من الوكالات المتخصصة.

المادة العشرون :

- 1- يجري التصديق على هذه الاتفاقية من جانب الدول الموقعة عليها طبقاً للإجراءات الدستورية في كل منها .
- 2- يجري إيداع وثائق التصديق لدى الهيئة الدولية للطيران المدني الدولي .

المادة الحادية والعشرون :

- الملاحق -

- 1- بمجرد إيداع وثائق التصديق على الإتفاقية من قبل اثنتي عشرة دولة موقعة تسري أحكام الإتفاقية فيما بينهم ابتداء من اليوم التسعين لتاريخ إيداع وثيقة الدولة الثانية عشرة أما بالنسبة للدول التي تصدق عليها بعد ذلك فإنها تصير سارية المفعول بالنسبة لكل منها ابتداء من اليوم التسعين بعد إتمام إيداع وثائق التصديق .
- 2- تقوم المنظمة الدولية للطيران المدني بتسجيل هذه الإتفاقية لدى السكرتير العام للأمم المتحدة وذلك بمجرد سريانها .

المادة الثانية والعشرون :

- 1- تكون هذه الإتفاقية بعد سريانها مفتوحة لانضمام أية دولة عضو في الأمم المتحدة أو أية وكالة من الوكالات المتخصصة .
- 2- يتم الانضمام بإيداع وثائق الانضمام لدى المنظمة الدولية للطيران المدني ويبدأ سريانه من اليوم التسعين بعد إيداع هذه الوثائق .

المادة الثالثة والعشرون :

- 1- يجوز لأية دولة من الدول المتعاقدة الانسحاب من هذه الإتفاقية بإخطار موجه إلى المنظمة الدولية للطيران المدني .
- 2- يسري الانسحاب بعد ستة أشهر من تاريخ تسلم المنظمة الدولية للطيران المدني للإخطار بالانسحاب .

المادة الرابعة والعشرون :

- 1- إذا قام أي نزاع بين دولتين أو أكثر من الدول المتعاقدة في شأن تفسير أو تطبيق هذه الإتفاقية والذي لا يمكن حله عن طريق المفاوضات فيجب إحالته إلى التحكيم بناء على طلب إحدى هذه الدول وإذا لم يتفق أطراف النزاع على هيئة التحكيم وذلك خلال ستة أشهر من تاريخ طلب الإحالة على التحكيم يجوز لأي طرف في النزاع أن يحيله إلى محكمة العدل الدولية بناء على طلبه طبقاً لنظام المحكمة .
- 2- يجوز لكل دولة عند التوقيع أو التصديق أو الانضمام إلى الإتفاقية أن تعلن عدم التزامها بأحكام الفقرة السابقة ولا تكون الدول المتعاقدة الأخرى ملتزمة بالفقرة المذكورة قبل الدولة المتعاقدة التي أبدت مثل هذا التحفظ .
- 3- يجوز لأي دولة متعاقدة أبدت تحفظاً طبقاً للفقرة السابقة أن تسحبه في أي وقت وذلك بإخطار لدى الهيئة الدولية للطيران المدني .

المادة الخامسة والعشرون :

فيما عدا التحفظ المشار إليه في المادة الرابعة والعشرون لا يجوز إبداء أي تحفظات على هذه الإتفاقية .

المادة السادسة والعشرون :

تقوم المنظمة الدولية للطيران المدني بإخطار جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة أو في أية وكالة من الوكالات المتخصصة بالآتي :

- الملاحق -
أ- بأي توقيع على هذه الإتفاقية وتاريخه .
ب- بإيداع أي وثائق للتصديق أو للانضمام وتاريخه
ج- بتاريخ سريان الإتفاقية طبقاً للمادة (21) فقرة (1) .
د- باستلام أي إخطار بالانسحاب وتاريخه.
هـ- باستلام أي إعلان أو إخطار طبقاً للمادة (24) وتاريخه .
إثباتاً لذلك قام الموقعون أدناه بما خول لهم من سلطة في هذا الشأن بالتوقيع على هذه الإتفاقية .

تحررت في طوكيو في الرابع عشر من أيلول سنة 1963 من ثلاث نسخ رسمية محررة باللغات الإنكليزية والفرنسية والأسبانية .
يجري إيداع هذه الإتفاقية لدى المنظمة الدولية للطيران المدني طبقاً للمادة (19) وتظل مفتوحة للتوقيع وتقوم المنظمة المذكورة بإرسال نسخ معتمدة منها إلى جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة أو أية وكالة من الوكالات المتخصصة .

الملحق (ب)

إتفاقية قمع الإستيلاء غير القانوني على الطائرات
الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 / كانون الأول / 1970

مقدمة :

إن الدول الأطراف في هذه الإتفاقية مقدرين إن أفعال الإستيلاء غير الشرعي أو ممارسة السيطرة على الطائرات وهي في حالة طيران يعرض سلامة الأشخاص والممتلكات للخطر ويؤثر تأثيراً خطيراً في تشغيل الخطوط الجوية ويزعزع ثقة شعوب العالم في سلامة الطيران المدني مقدرين إن وقوع مثل هذه الأفعال يعتبر من الأمور التي تثير قلقاً بالغاً ، مقدرين الحاجة الملحة إلى إيجاد قواعد مناسبة لمعاقبة مرتكبي مثل هذه الأفعال بغية وقوعها ، وقد اتفقوا على ما يلي :

المادة الأولى :

أي شخص على متن طائرة وهي في حالة طيران :

- الملاحق -

أ- يقوم بغير حق مشروع بالقوة أو بالتهديد باستعمالها أو باستعمال أي شكل آخر من أشكال الإكراه بالإستيلاء على الطائرة أو ممارسة سيطرته عليها أو يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال .

ب- يشترك مع أي شخص يقوم أو يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال يعد مرتكباً لإحدى الجرائم (التي يطلق عليها فيما بعد بالجريمة) .

المادة الثانية :

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تجعل الجريمة معاقباً عليها بعقوبات مشددة .

المادة الثالثة :

1- فيما يتعلق بأغراض هذه الإتفاقية تعتبر الطائرة في أي وقت في حالة طيران منذ اللحظة التي يتم فيها إغلاق كل أبوابها الخارجية عقب شحنها حتى اللحظة التي يتم فيها فتح أي من هذه الأبواب بغرض تفريغ الطائرة . وفي حالة الهبوط الاضطراري تظل الطائرة في حالة طيران حتى الوقت التي تتولى فيه السلطات المختصة مباشرة مسؤولياتها تجاه الطائرة والأشخاص والممتلكات الموجودة على متنها .

2- لا تنطبق هذه الإتفاقية على الطائرات المستعملة في الخدمات الحربية والكمركية أو الشرطة .

3- لا تنطبق هذه الإتفاقية إلا إذا كان مكان إقلاع الطائرة التي ارتكبت على متنها الجريمة أو مكان هبوطها الفعلي واقعاً خارج إقليم دولة تسجيل هذه الطائرة وذلك بصرف النظر عما إذا كانت الطائرة مستعملة في رحلة دولية أو داخلية .

4- لا تنطبق هذه الإتفاقية على الحالات المبينة في المادة الخامسة إلا إذا كان مكان إقلاع الطائرة التي ارتكبت على متنها الجريمة ومكان هبوطها الفعلي واقعين في داخل إقليم نفس الدولة أو إذا كانت تلك الدولة إحدى الدول المشار إليها في المادة المذكورة .

5- على الرغم مما ورد في الفقرتين (3 و 4) من هذه المادة تنطبق المواد (6 ، 7 ، 8 ، 10) مهما كان مكان إقلاع الطائرة أو مكان هبوطها الفعلي وذلك إذا وجد مرتكب الجريمة أو المتهم فيها داخل إقليم دولة خلاف دولة تسجيل هذه الطائرة .

المادة الرابعة :

1- على كل دولة متعاقدة أن تتخذ ما يلزم من إجراءات قد تكون ضرورية لتأسيس اختصاصها القضائي بنظر الجريمة وأي فعل آخر من أفعال العنف الأخرى التي

- الملاحق -

تكون قد ارتكبت ضد الركاب أو الطاقم من جانب المتهم بمناسبة ارتكاب الجريمة وذلك في الأحوال التالية :

- أ- عندما ترتكب الجريمة على متن طائرة مسجلة في تلك الدولة .
- ب- عندما تهبط الطائرة التي ارتكبت على متنها الجريمة في إقليم تلك الدولة والمتهم لا يزال على متنها .
- ج- إذا ارتكبت الجريمة على متن طائرة مؤجرة بدون ملاحين إلى مستأجر يكون مركز أعماله الرئيسي في تلك الدولة أو يكون له إقامة دائمة فيها إذا لم يكن له فيها مثل هذا المركز .

2- تقوم كل دولة متعاقدة كذلك بما يلزم من إجراءات مماثلة قد تكون ضرورية لتأسيس اختصاصها القضائي على الجريمة في حالة ما إذا تواجد المتهم في إقليمها ولا تقوم بتسليمه طبقاً للمادة الثامنة لأي من الدول المشار إليها في الفقرة الأولى من هذه المادة .

3- لا تستبعد هذه الإتفاقية أي اختصاص جنائي يتم مباشرته طبقاً للقانون الوطني .

المادة الخامسة :

على الدول المتعاقدة التي تنشئ فيما بينها مؤسسات تشغيل مشتركة للنقل الجوي أو وكالات تشغيل دولية والتي تستعمل طائرات تكون محلاً لتسجيل مشترك أو دولي ، أن تحدد بالنسبة لكل طائرة - بالوسائل اللازمة - دولة من بينها يكون عليها مباشرة اختصاصها القضائي وتولي وظائف دولة التسجيل تحقيقاً لأغراض هذه الإتفاقية وإخطار المنظمة الدولية للطيران المدني بذلك وعلى الأخيرة أن تقوم بدورها بتعميم هذا الإخطار على كافة الدول الأطراف في هذه الإتفاقية .

المادة السادسة :

1- على أي من الدول المتعاقدة التي يتواجد مرتكب الجريمة أو المتهم بارتكابها في أراضيها أن تقوم بالقبض عليه أو تتخذ قبله الإجراءات الأخرى التي تكفل التحفظ عليه وذلك إذا ما اقتنعت إن الظروف تتطلب ذلك . ويتم القبض أو اتخاذ الإجراءات الأخرى وفقاً لأحكام قوانين هذه الدولة على أن تستمر تلك الإجراءات فقط إلى الوقت اللازم لإمكان القيام بالإجراءات الجنائية أو إجراءات التسليم .

2- على هذه الدولة أن تقوم فوراً بعمل تحقيق أولي في الوقائع .

3- يجب مساعدة أي شخص قد تم القبض عليه وفقاً للفقرة (1) من هذه المادة في الاتصال فوراً بأقرب ممثل للدولة التي يكون أحد رعاياها .

4- عند قيام أية دولة بالقبض على أحد الأشخاص طبقاً لهذه المادة ، فعليها أن تخطر فوراً دولة تسجيل الطائرة ، والدولة المشار إليها في المادة الرابعة فقرة (1) والدولة التي يحمل الشخص المقبوض عليه جنسيتها وأية دولة أخرى ذات مصلحة إذا ما رأت ذلك مناسباً ، بحقيقة هذا الإجراء وبالظروف التي دعت إلى اتخاذه ،

- الملاحق -
وعلى الدولة التي تجري التحقيق الأولي طبقاً للفقرة الثانية من هذه المادة أن تبادر فوراً بإرسال تقرير بنتائج هذا التحقيق إلى الدول المشار إليها مبيناً به ما إذا كانت تزمع مباشرة اختصاصها القضائي .

المادة السابعة :

إذا لم تقم الدولة المتعاقدة بتسليم المتهم الذي وجد في إقليمها فعليها - بدون استثناء أياً كان وبغض النظر عما إذا كانت الجريمة قد ارتكبت في إقليمها من عدمه - أن تحيل القضية إلى سلطاتها المختصة لمحاكمته . وعلى هذه السلطات أن تتخذ قرارها بنفس الطريقة التي تتبع بشأن أية جريمة عادية جسيمة وذلك طبقاً لقانون تلك الدولة .

المادة الثامنة :

- 1- تعتبر الجريمة إحدى الجرائم القابلة للتسليم التي تتضمنها أي معاهدة تسليم تكون قائمة بين الدول المتعاقدة . وتتعهد الدول المتعاقدة بأن تدرج هذه الجريمة في أية معاهدة تسليم تعقد مستقبلاً كأحدى الجرائم القابلة للتسليم .
- 2- إذا تطلبت دولة متعاقدة وجوب قيام معاهدة تسليم كشرط لإجراء التسليم وتلقت طلباً للتسليم من دولة متعاقدة أخرى لا ترتبط معها بمعاهدة فيجوز لها حسب اختيارها اعتبار الاتفاقية الحالية كأساس قانوني للتسليم وذلك فيما يتعلق بالجريمة ويجري التسليم طبقاً للشروط الأخرى التي ينص عليها قانون الدولة التي يطلب منها التسليم .
- 3- على الدول المتعاقدة التي لا تشترط لإجراء التسليم وجود معاهدة قائمة أن تعترف فيما بينها باعتبار الجريمة كأحدى الجرائم القابلة للتسليم وذلك مع مراعاة الشروط المنصوص عليها بقوانين الدولة المطلوب منها تسليم المتهم .
- 4- تعامل الجريمة - فيما يتعلق بأغراض التسليم بين الدول المتعاقدة - كما لو كانت قد ارتكبت ليس فقط في المكان الذي وقعت فيه ولكن أيضاً في أقاليم الدول التي ينعقد لها الإختصاص القضائي طبقاً للمادة (4) فقرة (1) .

المادة التاسعة :

- 1- إذا وقع أي فعل من الأفعال المذكورة في المادة (1 - أ) أو كان على وشك الوقوع ، فعلى الدول المتعاقدة أن تتخذ كافة الإجراءات المناسبة لإعادة السيطرة على الطائرة لقائدها الشرعي أو المحافظة على سيطرته عليها .
- 2- على أية دولة متعاقدة تتواجد فيها الطائرة أو ركبها أو طاقمها تسهيل مواصلة الركاب والطاقم لرحلتهم في أقرب فرصة ممكنة ، وعليها كذلك إعادة الطائرة وبضائعها بدون تأخير إلى الأشخاص الذين لهم الحق في حيازتها قانوناً ، وذلك في الأحوال المنصوص عليها في المادة (1 - أ) .

المادة العاشرة :

- 1- على الدول المتعاقدة أن تقدم كل منها للأخرى أقصى ما يمكن من مساعدة فيما يتعلق بالإجراءات الجنائية المتخذة قبل الجرائم والأفعال الأخرى المنصوص عليها في المادة (4) وفي جميع الحالات يطبق قانون الدولة المطلوب منها المساعدة .
- 2- لا تؤثر أحكام الفقرة (1) من هذه المادة على الالتزامات التي تفرضها أية معاهدة أخرى ثنائية أو جماعية تنظم أو سوف تنظم - كلياً - أو جزئياً - المساعدات المتبادلة في المسائل الجنائية .

المادة الحادية عشرة :

- تقوم كل دولة متعاقدة وطبقاً لقانونها الوطني بالتقرير لدى مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني وبأقصى سرعة ممكنة عن أية معلومات مناسبة تكون متوفرة لديها وتتعلق :
- أ- بالظروف الخاصة بالجريمة .
 - ب- بالإجراء المتخذ طبقاً للمادة (9) .
 - ج- بالإجراءات المتخذة قبل مرتكب الجريمة أو المتهم بارتكابها وعلى وجه الخصوص النتائج المتعلقة بأي إجراء من إجراءات التسليم أو الإجراءات القانونية الأخرى .

المادة الثانية عشرة :

- 1- إذا قام أي نزاع بين دولتين أو أكثر من الدول المتعاقدة حول تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية يتعذر تسويته عن طريق المفاوضات ، يحال على التحكيم وذلك بناء على طلب أي من هذه الدول وإذا لم يتفق أطراف النزاع على هيئة التحكيم خلال ستة أشهر من تاريخ طلب الإحالة على التحكيم ، فيجوز لأي من هؤلاء الأطراف إحالة النزاع على محكمة العدل الدولية بطلب وفقاً لنظام المحكمة المذكورة .
- 2- يجوز لكل دولة أن تعلن عند التوقيع أو التصديق على هذه الاتفاقية أو الانضمام إليها عدم التزامها بالفقرة السابقة . ولا تكون الدول المتعاقدة الأخرى ملتزمة بالفقرة السابقة قبل أي دولة متعاقدة تكون قد قامت بإجراء مثل هذا التحفظ .
- 3- يجوز لأية دولة متعاقدة تكون قد أجرت تحفظاً طبقاً للفقرة السابقة أن تسحب هذا التحفظ في أي وقت عن طريق إرسال أخطار بذلك إلى دول الإيداع .

المادة الثالثة عشرة :

- الملاحق -

- 1- تفتح هذه الإتفاقية للتوقيع عليها في لاهاي اعتباراً من 16 كانون الأول 1970 بالنسبة للدول التي اشتركت في المؤتمر الدولي للقانون الجوي المنعقد في لاهاي في الفترة من 1 إلى 16 كانون الأول 1970 (المشار إليه فيما بعد بمؤتمر لاهاي) وتفتح بعد 31 كانون الأول 1970 لجميع الدول للتوقيع عليها في موسكو ولندن وواشنطن ويجوز لأي دولة لم توقع على هذه الإتفاقية قبول دخولها إلى حيز النفاذ طبقاً للفقرة (3) من هذه المادة أن تنضم إليها في أي وقت .
- 2- تكون هذه الإتفاقية محلاً للتصديق عليها من جانب الدول الموقعة وتودع وثائق التصديق والانضمام لدى حكومات اتحاد الجمهوريات السوفيتية الاشتراكية والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية والولايات المتحدة الأمريكية التي تم تعيينها في هذه الإتفاقية كحكومات إيداع .
- 3- تدخل هذه الإتفاقية حيز النفاذ بعد ثلاثين يوماً من تاريخ إيداع وثائق تصديق عشر دول موقعة على هذه المعاهدة تكون قد اشتركت في مؤتمر لاهاي .
- 4- تسري هذه الإتفاقية بالنسبة للدول الأخرى اعتباراً من تاريخ دخولها حيز النفاذ طبقاً للفقرة (3) من هذه المادة أو بعد ثلاثين يوماً لاحقة على تاريخ إيداع وثائق تصديقها أو انضمامها أيهما أبعد .
- 5- تقوم حكومات الإيداع في أسرع وقت بإخطار الدول الموقعة والمنظمة بتاريخ كل توقيع وتاريخ إيداع أي وثيقة تصديق أو انضمام وتاريخ دخول الإتفاقية إلى حيز النفاذ وكذلك أية إشعارات أخرى .
- 6- تقوم حكومات الإيداع بتسجيل هذه المعاهدة بمجرد دخولها إلى حيز النفاذ وذلك طبقاً للمادة (102) من ميثاق الأمم المتحدة والمادة (83) من معاهدة الطيران المدني الدولي (شيكاغو 1944) .

المادة الرابعة عشرة :

- 1- يجوز لأية دولة متعاقدة الانسحاب من هذه الإتفاقية بإخطار مكتوب يوجه إلى حكومات الإيداع .
 - 2- يبدأ سريان مفعول الانسحاب بعد مضي ستة أشهر اعتباراً من تاريخ تسلم حكومات الإيداع للإخطار .
- إثباتاً لذلك وقع المفوضون الموقعون فيما يلي بما لهم من تفويض من حكوماتهم هذه المعاهدة .
- حرر في لاهاي ، في اليوم السادس عشر من كانون الأول سنة ألف وتسعمائة وسبعون من ثلاث نسخ أصلية حررت كل منها بأربع لغات رسمية بالإنكليزية والفرنسية والروسية والأسبانية .

الملحق (ج)

إتفاقية قمع جرائم الإعتداء على سلامة الطيران المدني
الموقعة في مونتريال بتاريخ 23 / أيلول / 1971

إن الدول الأطراف في هذه الإتفاقية ، واطعة في اعتبارها :

إن جرائم الإعتداء على سلامة الطيران المدني تهدد سلامة الأشخاص والأموال ، وتؤثر تأثيراً خطيراً على تشغيل الخطوط الجوية ، وتزعزع ثقة شعوب العالم في سلامة الطيران المدني وإن حدوث مثل هذه الجرائم يعتبر أمراً مثيراً للقلق ، وإنه لمنع هذه الجرائم تنور الحاجة الملحة إلى اتخاذ الإجراءات الملائمة لمعاقبة الجناة .

قد اتفقت على ما يلي :

المادة الأولى :

1- يعد مرتكباً لجريمة أي شخص يرتكب عمداً ودون حق مشروع فعلاً من الأفعال التالية :

أ- أن يقوم بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران ، إذا كان هذا العمل من شأنه أن يعرض سلامة هذه الطائرة للخطر .

ب- أن يدمر طائرة في الخدمة ، أو يحدث بها تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران أو يحتمل أن يعرض سلامتها في حالة الطيران للخطر .

ج- أن يقوم بأي وسيلة كانت بوضع أو التسبب في وضع جهاز أو مادة في طائرة في الخدمة يحتمل أن يدمر هذه الطائرة أو أن يحدث بها تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران أو أن يحدث بها تلفاً يحتمل أن يعرض سلامتها في حالة الطيران للخطر .

د- أن يدمر أو يتلف تسهيلات الملاحة الجوية أو أن يتدخل في تشغيلها إذا كان من شأن أي من هذه الأفعال احتمال تعريض سلامة الطائرات في حالة الطيران للخطر .

- الملاحق -
هـ- أن يقوم بإبلاغ معلومات يعلم إنها كاذبة معرضاً بذلك سلامة الطائرات في حالة الطيران للخطر .

2- يعد كذلك مرتكباً لجريمة أي شخص يرتكب فعلاً من الفعلين الآتيين :
أ- أن يشرع في ارتكاب أي من الجرائم المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة .
ب- أن يكون شريكاً لشخص يرتكب أو يشرع في ارتكاب أي من تلك الجرائم .

المادة الثانية :

فيما يتعلق بأغراض هذه الإتفاقية :

أ- تعتبر الطائرة في حالة طيران في أي وقت منذ اللحظة التي يتم فيها إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب حتى اللحظة التي يتم فيها فتح أي من هذه الأبواب من أجل نزول الركاب ، وفي حالة الهبوط الاضطراري يستمر اعتبار الطائرة في حالة طيران حتى تتولى السلطات المختصة مسؤوليتها عن الطائرة وما على متنها من أشخاص وأموال .
ب- تعتبر الطائرة في الخدمة منذ بدء إعداد الطائرة قبل الطيران بواسطة عمل الخدمات الأرضية أو بواسطة طاقم الطائرة للقيام برحلة معينة حتى مضي أربع وعشرين ساعة على أي هبوط للطائرة ، وعلى كل حال تمتد فترة الخدمة طوال كل المدة التي تعتبر فيها الطائرة في حالة طيران على الوجه المحدد في الفقرة (أ) من هذه المادة .

المادة الثالثة :

تتعهد كل دولة متعاقدة بتشديد العقوبات على الجرائم المنصوص عليها في المادة الأولى .

المادة الرابعة :

1- لا تسري هذه الإتفاقية على الطائرات المستخدمة في الخدمات الحربية أو الكمركية أو في خدمات الشرطة .
2- في الحالات المنصوص عليها في الفقرات الفرعية (أ) ، (ب) ، (ج) ، (هـ) من الفقرة (1) من المادة الأولى وسواء كانت الطائرة مستخدمة في رحلة دولية أو داخلية لا تسري هذه الإتفاقية إلا في الحالتين التاليتين :

- الملاحق -
- أ- إذا كان مكان إقلاع أو هبوط الطائرة الفعلي أو المقصود واقعاً خارج إقليم دولة تسجيل هذه الطائرة .
- ب- إذا ارتكبت الجريمة داخل إقليم دولة أخرى غير دولة تسجيل الطائرة .
- 3- في الحالات المنصوص عليها في الفقرات الفرعية (أ) ، (ب) ، (ج) ، (هـ) ، من الفقرة (1) من المادة الأولى ، وبغض النظر عن الفقرة (2) من هذه المادة تسري هذه الاتفاقية أيضاً إذا تواجد الجاني أو المتهم في إقليم دولة أخرى غير دولة تسجيل الطائرة .
- 4- فيما يتعلق بالدول المشار إليها في المادة التاسعة ، وفي الحالات المذكورة في الفقرات الفرعية (أ) ، (ب) ، (ج) ، (هـ) من الفقرة (1) من المادة الأولى لا تسري هذه الاتفاقية إذا كانت الأماكن المشار إليها في الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة (2) من هذه المادة واقعة داخل إقليم نفس الدولة في حالة ما إذا كانت تلك الدولة إحدى الدول المشار إليها في المادة التاسعة ، وذلك إلا إذا ارتكبت الجريمة أو تواجد الجاني أو المتهم في إقليم دولة أخرى غير تلك الدولة .
- 5- في الحالات المنصوص عليها في الفقرة الفرعية (د) من الفقرة (1) من المادة الأولى لا تسري هذه الاتفاقية إلا إذا كانت المساعدات الملاحية الجوية مستخدمة في أغراض الملاحة الجوية الدولية .
- 6- تسري كذلك أحكام الفقرة (2) ، (3) ، (4) ، (5) من هذه المادة على الحالات المنصوص عليها في الفقرة (2) من المادة الأولى .

المادة الخامسة :

- 1- على كل دولة متعاقدة أن تتخذ الإجراءات اللازمة لغرض اختصاصها القضائي بنظر الجرائم في الحالات التالية :
- أ- عندما ترتكب الجريمة في إقليم تلك الدولة .
- ب- عندما ترتكب الجريمة ضد أو على متن طائرة مسجلة في تلك الدولة .
- ج- عندما تهبط الطائرة التي ارتكبت على متنها الجريمة في إقليم تلك الدولة وما يزال المتهم على متنها .
- د- عندما ترتكب الجريمة ضد أو على متن طائرة مؤجرة بدون طاقم إلى مستأجر يكون مركز أعماله الرئيس في تلك الدولة أو أن تكون له إقامة دائمة فيها إذا لم يكن له فيها مثل هذا المركز .
- 2- على كل دولة متعاقدة كذلك أن تتخذ الإجراءات اللازمة لغرض اختصاصها القضائي لنظر الجرائم المذكورة في الفقرات الفرعية (أ) ، (ب) ، (ج) من الفقرة (1) من المادة الأولى ، وكذلك الفقرة (2) من نفس المادة بقدر ما تتعلق به تلك الفقرة بهذه الجرائم ، وذلك في حالة تواجد المتهم في إقليمها أو لم تقم بتسليمه طبقاً للمادة الثامنة إلى أي من الدول المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة .

- الملاحق -
3- لا تحول هذه الإتفاقية دون أي اختصاص جنائي تتم مباشرته طبقاً للقانون الوطني .
المادة السادسة :

- 1- يجب على أي دولة متعاقدة يوجد الجاني أو المتهم في إقليمها أن تقوم بالقبض عليه ، أو اتخاذ إجراءات أخرى تكفل تواجده ، وذلك عند الاقتناع بأن الظروف تستدعي ذلك ، ويراعى في القبض والإجراءات الأخرى الأحكام المنصوص عليها في قانون تلك الدولة ، على ألا يستمر ذلك إلا للوقت اللازم لإمكان القيام بالإجراءات الجنائية أو إجراءات التسليم .
- 2- على تلك الدولة أن تقوم فوراً بإجراء تحقيق مبدئي في الوقائع .
- 3- يجب مساعدة أي شخص مقبوض عليه وفقاً للفقرة (1) من هذه المادة على الاتصال فوراً بأقرب ممثل مختص للدولة التي يكون هو أحد رعاياها .
- 4- عند قيام دولة بالقبض على أحد الأشخاص طبقاً لهذه المادة عليها أن تقوم فوراً بإخطار الدول المشار إليها في المادة (5) فقرة (1) والدولة التي يحمل المقبوض عليه جنسيتها ، وأية دولة أخرى يهملها الأمر إذا ما رأت ذلك مناسباً ، بواقعة القبض على ذلك الشخص والظروف التي تبرر اعتقاله . وعلى الدولة التي تجري التحقيق المبدئي المنوه عنه في الفقرة (2) من هذه المادة أن تبادر فوراً إلى موافاة الدول المشار إليها بتقرير عن نتائج هذا التحقيق ، وعليها أن تبين عما إذا كانت تعتزم مباشرة اختصاصها القضائي .

المادة السابعة :

يتحتم على الدولة المتعاقدة التي يتواجد المتهم في إقليمها إذا لم تقم بتسليمه أن تحيل القضية إلى سلطاتها المختصة للمحاكمة ، وذلك دون أي استثناء وسواء كانت الجريمة قد ارتكبت في إقليم تلك الدولة أم لا ، وعلى هذه السلطات أن تتخذ قرارها بنفس الطريقة التي تتبعها في أية قضية عادية ذات طابع خطير في حكم قانون تلك الدولة .

المادة الثامنة :

- 1- تعتبر الجرائم المنصوص عليها مضمنة كجرائم خاضعة للتسليم في أية معاهدة تسليم تكون قائمة بين الدول المتعاقدة وتتعهد الدول المتعاقدة بأن تدرج هذه الجرائم في أية معاهدة تسليم تعقد مستقبلاً كجرائم خاضعة للتسليم .
- 2- إذا تلقت دولة متعاقدة تشترط لإجراء التسليم وجود معاهدة طلباً للتسليم من دولة متعاقدة أخرى لا ترتبط معها بمعاهدة تسليم ، فيجوز لها حسب تقديرها اعتبار هذه

- الملاحق -

- الإتفاقية السند القانوني للتسليم فيما يتعلق بالجرائم المنصوص عليها ، ويخضع التسليم للشروط الأخرى التي ينص عليها قانون الدولة التي يطلب منها التسليم .
- 3- على الدول المتعاقدة التي لا تشترط وجود معاهدة لإجراء التسليم أن تعترف فيما بينها باعتبار الجرائم المنصوص عليها قابلة للتسليم ، مع مراعاة الشروط المنصوص عليها في قانون الدولة المطلوب منها التسليم .
- 4- تعامل كل جريمة من الجرائم المنصوص عليها ، فيما يتعلق بأغراض التسليم بين الدول المتعاقدة كما لو كانت قد ارتكبت ليس فقط في المكان الذي وقعت فيه ، ولكن أيضاً في إقليم الدول المكلفة بممارسة الإختصاص القضائي طبقاً للمادة (5) فقرة (1) (أ ، ج ، د) .
- المادة التاسعة :

على الدول المتعاقدة التي تنشئ بينها مؤسسات تشغيل مشترك للنقل أو وكالات دولية للنقل الجوي ، تقوم بتسيير طائرات خاضعة للتسجيل المشترك أو الدولي ، أن تحدد فيما بينها - بالوسائل المناسبة - الدولة التي تباشر الإختصاص القضائي وتتولى وظائف دولة التسجيل بالنسبة لكل طائرة ، وذلك فيما يتعلق بأغراض هذه الإتفاقية ، وعليها أن تخطر بذلك منظمة الطيران المدني الدولية التي تقوم بدورها بإبلاغ هذا الإخطار إلى جميع الدول الأطراف في هذه الإتفاقية .

المادة العاشرة :

- 1- على الدول المتعاقدة أن تعمل على اتخاذ كل الإجراءات الممكنة لمنع وقوع الجرائم المنصوص عليها في المادة الأولى ، وذلك طبقاً للقانون الدولي والقانون الوطني .
- 2- عندما يتسبب ارتكاب إحدى الجرائم المنصوص عليها في المادة الأولى في تأخير أو تعطيل إحدى الرحلات ، فعلى الدولة المتعاقدة التي يتواجد في إقليمها الطائرة أو الركاب أو الطاقم أن تقوم بتسهيل استمرار رحلة الركاب والطاقم في أسرع وقت ممكن ، كما عليها أن تقوم دون إبطاء بإعادة الطائرة وبضائعها إلى الأشخاص الذين لهم الحق شرعاً في حيازتها .

المادة الحادية عشرة :

- 1- على الدول المتعاقدة أن تقدم كل منها للأخرى أقصى قدر من المساعدة فيما يتعلق بالإجراءات الجنائية المتخذة بشأن الجرائم ، وفي جميع الحالات يطبق قانون الدولة التي تطلب منها المساعدة .
- 2- لا تؤثر أحكام الفقرة (1) من هذه المادة على الإلتزامات التي تفرضها أية معاهدة أخرى ، ثنائية أو جماعية ، تنظم أو سوف تنظم ، كلياً أو جزئياً ، المساعدات المتبادلة في المسائل الجنائية .

المادة الثانية عشرة :

على كل دولة متعاقدة تتوفر لديها مبررات الاعتقاد بأنه سيتم ارتكاب إحدى الجرائم المنصوص عليها في المادة الأولى أن تقوم وفقاً لقانونها الوطني بإبلاغ أية معلومات لديها تتعلق بذلك إلى الدول التي تعتقد إنها من الدول المشار إليها في المادة (5) فقرة (1) .

المادة الثالثة عشرة :

تقوم كل دولة متعاقدة طبقاً لقانونها الوطني بإبلاغ مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني بأسرع ما يمكن أية معلومات تتوفر لديها بشأن :
أ- ظروف الجريمة .
ب- الإجراء المتخذ طبقاً للمادة (10) فقرة (2) .
ج- الإجراءات المتخذة قبل الجاني أو المتهم ، وبوجه خاص ، نتائج أي إجراءات تسليم أو أي إجراءات قانونية أخرى .

المادة الرابعة عشرة :

1- أي نزاع بين دولتين أو أكثر من الدول المتعاقدة حول تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية تتعذر تسويته عن طريق المفاوضات يحال على التحكيم بناء على طلب أي من هذه الدول . وإذا لم يتمكن أطراف النزاع من الاتفاق على هيئة التحكيم في خلال ستة أشهر من تاريخ طلب الإحالة على التحكيم ، فيجوز لأي من هؤلاء الأطراف إحالة النزاع على محكمة العدل الدولية بموجب طلب يقدم وفقاً لنظام المحكمة .
2- يجوز لكل دولة أن تعلن عند التوقيع أو التصديق على هذه الاتفاقية أو الانضمام إليها عدم التزامها بالفقرة السابقة ، ولا تلتزم الدول المتعاقدة الأخرى بالفقرة السابقة في مواجهة أية دولة متعاقدة تكون قد قامت بإجراء مثل هذا التحفظ .
3- يجوز لأية دولة متعاقدة أجرت تحفظاً طبقاً للفقرة السابقة أن تسحب هذا التحفظ في أي وقت وذلك بتوجيه أخطار إلى حكومات الإيداع .

المادة الخامسة عشرة :

- الملاحق -

- 1- يفتح باب التوقيع على هذه الإتفاقية في مونتريال اعتباراً من 23 أيلول 1971 بالنسبة للدول التي شاركت في المؤتمر الدولي للقانون الجوي المنعقد في مونتريال في المدة من 8-23 أيلول 1971 (المشار إليها فيما بعد بمؤتمر مونتريال) . وفي موسكو ولندن وواشنطن بعد 10 تشرين الأول 1971 بالنسبة لجميع الدول . وأية دولة لا توقع على هذه الإتفاقية قبل دخولها حيز النفاذ طبقاً للفقرة (3) من هذه المادة يجوز لها أن تنضم إليها في أي وقت .
- 2- تخضع هذه الإتفاقية للتصديق عليها من جانب الدول الموقعة . وتودع وثائق التصديق ووثائق الانضمام لدى حكومات اتحاد الجمهوريات السوفيتية الاشتراكية ، والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية ، والولايات المتحدة الأمريكية ، والتي عينت في هذه الإتفاقية كحكومات إيداع .
- 3- تدخل هذه الإتفاقية حيز النفاذ بعد ثلاثين يوماً من تاريخ إيداع عشر دول موقعة على هذه الإتفاقية تكون قد اشتركت في مؤتمر مونتريال .
- 4- تسري هذه الإتفاقية بالنسبة للدول الأخرى اعتباراً من تاريخ دخولها حيز النفاذ طبقاً للفقرة (3) من هذه المادة ، أو بعد ثلاثين يوماً من تاريخ إيداع وثائق تصديقها أو انضمامها ، أي التاريخين لاحق للآخر .
- 5- على حكومات الإيداع أن تقوم فوراً بإخطار جميع الدول الموقعة والمنظمة بتاريخ كل توقيع ، وتاريخ إيداع كل وثيقة تصديق أو انضمام ، وتاريخ دخول الإتفاقية حيز النفاذ ، وأية إشعارات أخرى .
- 6- بمجرد سريان مفعول هذه الإتفاقية ، تقوم حكومات الإيداع بتسجيلها وفقاً للمادة (102) من ميثاق الأمم المتحدة ، والمادة (83) من إتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو ، 1944) .

المادة السادسة عشرة :

- 1- يجوز لأية دولة متعاقدة الانسحاب من هذه الإتفاقية بإخطار مكتوب إلى حكومات الإيداع .
 - 2- يسري مفعول الانسحاب بعد مضي ستة أشهر من تاريخ تسلم حكومات الإيداع للإخطار .
- وإثباتاً لذلك ، وقع هذه الإتفاقية المفوضون الموقعون أدناه ، بمقتضى السلطة المخولة لهم من حكوماتهم .
- حرر في مونتريال في اليوم الثالث والعشرين من أيلول سنة ألف وتسعمائة وواحد وسبعين ، من ثلاث نسخ أصلية ، كل منها بأربعة نصوص معتمدة باللغات الإنكليزية والفرنسية والروسية والأسبانية .